

780.068

RHA

P 21

**PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG SPASIAL
RUANG PUBLIK DIKAWASAN KOMERSIAL TERHADAP
ATRIBUT PEJALAN KAKI**

(Kasus Jalur Pedestrian Penggal Jalan Kaliurang Km 4,5 – Km 6,8 Yogyakarta)



Tesis

Untuk memenuhi sebagian persyaratan
mencapai derajat Sarjana S-2

Andi Khaeriah

L4B001217

Program Pasca Sarjana Arsitektur
Magister Teknik Arsitektur
Konsentrasi Urban Design
Universitas Diponegoro
Semarang
2003

LEMBAR PENGESAHAN

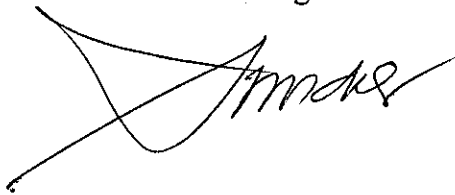
Tesis
**PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG SPASIAL
RUANG PUBLIK DIKAWASAN KOMERSIAL TERHADAP
ATRIBUT PEJALAN KAKI**

**Disusun Oleh :
Andi Khaeriah
L4B001217**

Telah dipertahankan di depan tim penguji
Pada tanggal 28 Juni 2003
dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima

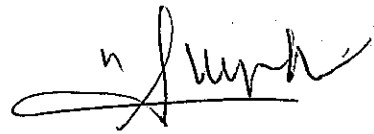
Menyetujui,
Komisi Pembimbing

Pembimbing Utama



Ir. Djoko Indrosaptono, MT

Pembimbing Kedua



Ir. Agung Budi Sarjono, MT

Ketua Program Studi
Magister Teknik Arsitektur



Ir. Totok Roesmanto, M. Eng

UPT-PUSTAK-UNDIP	
No. Daft:	2260/T/MTA/01
Tgl.	12 Feb 104

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah memberikan Rahmat dan Hidayah-Nya, sehingga penulisan Tesis ini dapat tersusun dan diselesaikan untuk memenuhi sebagian persyaratan guna mencapai derajat Sarjana S-2 serta memperoleh gelar Magister Teknik Arsitektur.

Judul dari Tesis ini adalah Pengaruh Menurunnya Daya Dukung Spasial Ruang Publik Dikawasan Komersial Terhadap Atribut Pejalan Kaki (Kasus Jalur Pedestrian Penggal Jalan Kaliurang Km 4,5-Km 6,8 Yogyakarta). atas terselesainya penulisan tesis ini penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah banyak memberikan bantuan :

1. Bapak Ir.Djoko Indrosaptono,MT, selaku Pembimbing Utama yang telah memberikan bimbingan,arahan, serta dorongan yang besar selama pembuatan tesis.
2. Ir. Agung Budisarjono,MT, selaku Pembimbing Kedua, yang telah memberikan masukan selama pembuatan Tesis.
3. Ir. Indriastjario,M.Eng, selaku Penugui yang telah memberikan wawasan yang lebih luas.
4. Ir.Totok Roesmanto,M.Eng, selaku Pengelola/Ketua Program Studi Magister Teknik Arsitektur Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro Semarang.
5. Andi Burhan dan Andi Hasaniah Kedua Orangtua Penulis, Mas Dani teman dekat penulis,Mbak Nia dan de Wilda, kakak dan adik penulis, yang telah memberikan dorongan, semangat dan pengorbanan yang sangat berarti dalam keberhasilan studi ini.
6. Iqbal, Saudara Penulis yang telah banyak membantu banyak dalam pencarian data serta survey lapangan.
7. Aa ai, Mas Hendro serta Hanung Rekan tim Teknologi Wilayah penulis serta rekan-rekan khususnya Kelompok Penunjang BNI Kantor Wilayah 05 Semarang yang telah memberi kesempatan serta pengertiannya dalam proses pembuatan tesis ini.
8. Semua pihak yang telah membantu penulis selama menempuh studi S-2 di MTA Undip, yang tidak mungkin penulis sebutkan satu persatu.

Harapan penulis mudah-mudahan tesis ini dapat bermanfaat bagi pembaca. Penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang dapat membuka wawasan dimasa yang akan datang.

Semarang, Juni 2003

Penulis,

Andi Khaeriah

ABSTRAK

Kawasan Jalan Kaliurang yang terletak di kota Yogyakarta merupakan kawasan pemukiman namun seiring dengan pertumbuhan kota dan tuntutan perubahan Wilayah kota, kawasan ini berkembang sebagai kawasan komersil yang harus bersaing dengan kawasan komersil lainnya, sehingga timbulnya berbagai macam konflik berbagai kepentingan dan kurang diperhatikan skala kebutuhan manusia sebagai pelaku kegiatan pada kawasan tersebut. Penggal jalan Kaliurang yang memiliki komponen sistem linkage baik jalur sirkulasi, pedestrian serta aktifitas pendukung lainnya memiliki nilai ekonomi atau komersial yang semakin meningkat. Namun tidak dibarengi dengan penambahan ruang.

Usaha yang dilakukan didalam memecahkan konflik yang ada yakni dengan mengamati ruang jalan, persimpangan, bangunan termasuk jenis, ketinggian serta setfrontnya sebagai peruntukan lahan dan yang paling penting jalur pedestrian dengan menggunakan istilah tipologi yaitu pengamatan peta tematik, grafik serta tabel. Pada pendekatan pada perilaku menggunakan istilah *setting*. Dalam konteks penelitian ini *setting* ruang jalan dikelompokkan dalam : *setting* fisik dan *setting* aktifitas. Komponen dalam *setting* fisik berupa ; bangunan, jalur pedestrian, jalur kendaraan (badan jalan), *street furniture* dan tempat PKL.

Komponen *setting* aktifitas meliputi aktifitas – aktifitas statis berada dalam ruang tinggal (T) dan aktifitas dinamis dalam ruang gerak (G). aktifitas statis dapat berupa ; duduk, antri, parkir, bongkar muat barang dan sebagainya, aktifitas dinamis berupa ; berjalan, berlari, mengendara, melompat dan sebagainya. komponen *setting* tersebut akan ditemukan kualitas hubungan antara *setting* dengan perilaku yakni atribut.

Berdasarkan pengumpulan data, pengamatan lapangan dan proses analisis disimpulkan bahwa untuk mendapatkan suatu atribut pejalan kaki yang ideal disuatu kawasan (kasus ruang Jalan Kaliurang Km 4,5 – 6,8 Yogyakarta) haruslah memperhatikan pengisi ruang jalan. Elemen ruang jalan & daya dukung ruang publik merupakan faktor penentu. Yakni kebutuhan pengguna yang ada di jalur pedestrian dari segi keamanan, kemudahan, kenyamanan guna memenuhi kebutuhan psikologis dan fisiologis pengguna ruang jalan.

ABSTRACT

Kaliurang street, situated in jogyakarta, first is a communal area, but after that, following the city's development and changes, becomes a commercial area that have to compete with other commercial areas. This condition makes any conflict of interests and less concern on human' scale of need as a primary subject in this area. A corner of Kaliurang street has a linkage system component, circulation way, pedestrian and another supporting activities that has growing economic and commercial value, wihout supported by space enlargement.

Effort doing to solve the existing conf lict is to observe street areas, corner, and building including the kind, level and setfront for space and most important is pedestrian by using typology term: observing thematic map, graphic and table. Or using setting approximation on behaviour. In this research, setting is grouped in physical setting and ativity setting. Components in physical setting are : building, pedestrian, and car area, street furniture and commersial area.

Activity setting including all static activities at home (T) and dynamic in moving placce (G). Static activities consists of sitting, quequeing, parking, and other activities. Dynamic activitivites consists of walking, running, driving, and jumping. In setting components we can find the quality of relation between setting with behavior, attributes.

Based on collecting data, field observation and analysis processes, we can conclude that in order to get an ideal pedestrian attribute in an area (Kaliurang street Km 4,5-6,8 jogyakarta) we have to concern the space's content. The street's elements and public area's supporting power is an important factor.

DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Lembar Pengesahan	ii
Kata Pengantar	iii
Abstrak	iv
Abstract	v
Daftar Isi	vi
Daftar Gambar & Grafik	vii
Daftar Tabel	viii
Bab I Pendahuluan	
I.1 Latar Belakang	1
I.2. Perumusan Masalah	6
I.3 Tujuan & Sasaran	6
I.3.1 Tujuan	6
I.3.2 Sasaran	6
I.4 Metode & Proses Analisis	7
I.5 Lingkup Pembahasan	7
I.6 Keaslian Penelitian	7
Bab II Kajian Pustaka	
II.1 Jalan	8
II.1.1 Definisi	8
II.1.2 Klasifikasi Ruang Jalan	10
II.1.3 Persyaratan Ruang jalan	12
II.2 Pedestrian	13
II.2.1 Definisi	13
II.2.2 Tujuan Pedestrian	14
II.2.3 Sistem Pedestrian	15

II.2.4	Tipe Jalur Pedestrian	15
II.2.5	Karakteristik Pedestrian	16
II.2.6	Tinjauan Pedestrian & Pejalan Kaki	18
II.2.7	Standar Desain Pedestrian	19
II.2.8	Perencanaan Jalur Pedestrian	20
II.3	Tinjauan Perilaku	
II.3.1	Perilaku Pejalan kaki	22
II.3.2	Interaksi manusia & lingkungan	23
II.3.3	Pengaruh Lingkungan Fisik pada perilaku	24
II.4	Konsep Ruang & Pelaku di Ruang Kota	25
II.4.1	Setting	26
II.4.2	Komponen Setting	27
II.4.3	Setting Fisik pada Ruang Publik	29
II.4.4	Tingkat Kebutuhan Manusia pada Ruang Publik	30
II.4.5	Keterkaitan antara setting Fisik dengan tingkat kebutuhan manusia pada ruang publik	33
II.4.6	Sudut Pandang Ruang Publik berdasar skala Manusia	35

Bab III Metode Penelitian

III.1	Lingkup Studi & Wilayah Penelitian	37
III.2	Cara/Langkah-Langkah Pokok Penelitian	38
III.3	Metode Penggalan Data & Informasi	38
III.4	Penentuan Sampel Penelitian	40
III.5	Alat Penelitian	40
III.6	Jalannya Penelitian	40
III.7	Analisis Data	43

Bab IV Hasil Penelitian & Pembahasan

IV.1 Kondisi Umum Kawasan	45
IV.2 Hasil Penelitian	45
IV.2.1 Identifikasi Kawasan Jalan Kaliurang	46
1. Tipologi Ruang Jalan Kaliurang	46
2. Persimpangan Jalan Kaliurang	46
3. Tipologi Bangunan	47
IV.2.2 Jalur Pedestrian	47
1. Jenis elemen Jalur pedestrian	48
2. Bentuk Jalur Pedestrrian	48
3. Perkerasan Jalur Pedestrian	48
IV.2.3 Tipologi Setting & elemen street furniture	48
IV.2.4 Tipologi konflik di Jalur Pedestrian.	48
IV.3 Pembahasan	49

Bab VI Kesimpulan & Rekomendasi

VI.1 Kesimpulan	56
VI.2 Rekomendasi	57

Daftar Pustaka	58
-----------------------	-----------

DAFTAR GAMBAR

BAB I

I.1 Letak Kawasan Jalan Kaliurang dalam peta garis DIY	2
I.2. Karakteristik komersial penggal Jalan Kaliurang	3

BAB II

II.1 Skema Environment and behavior system model weisman	23
II.2 Elemen fix konteks Jalan Kaliurang	27
II.3 Elemen semifix konteks Jalan Kaliurang	28
II.4 Elemen Nonfix konteks Jalan Kaliurang	28
II.5 Skala dan proporsi Ruang	36

BAB III

III.1 Batas wilayah Penelitian Jalan Kaliurang	37
III.2 Pembagian Segmen Amata	41

BAB IV

IV.1 Peta Tematik Pembentuk Ruang Jalan Segmen A,B,C	46a
IV.2 Peta Tematik Persimpangan Segmen A,B,C	46b
IV.3. a Peta Tematik Fungsi Bangunan A,B,C	47a
IV.3. b Peta Tematik Tinggi Lantai Bangunan A,B,C	47b
IV.3. c Peta Tematik setfront bangunan A,B,C	47c
IV.4.a Peta Tematik Bentuk Pedestrian A,B,C	47d
IV.5 Peta Tematik Jenis Elemen StreetFurniture A,B,C	48a
IV.6.a Peta Tematik Setting Elemen Street furniture Pukul 09.00 – 15.00	48b
IV.6.b Peta Tematik Setting Elemen Street furniture Pukul 15.00 – 21.00	48c
IV.6.c Peta Tematik Setting Elemen Street furniture Pukul 21.00 – 01.00	48d
IV.6.d Peta Tematik Setting Elemen Street furniture Pukul 01.00 – 09.00	48e
IV.7a Peta tipologi konflik Pukul 09.00 – 15.00	48f
IV.7b Peta tipologi konflik Pukul 15.00 – 21.00	48g
IV.7c Peta tipologi konflik Pukul 21.00 – 01.00	48h
IV.7d Potongan Ruang Jalan Tipologi Konflik	48i

IV.8. Analisis Segmen A

IV.8a Analisa Konflik spot 1

IV.8b Analisa Konflik spot 2

IV.8c Analisa Konflik spot 3

IV.8d Analisa Konflik spot 4

IV.9. Analisis Segmen B

IV.9a Analisa Konflik Spot 5

IV.9b Analisa konflik Spot 6

IV.9c Analisa Konflik Spot 7

IV.9d Analisa Konfik Spot 8

IV.10 Analisis Segmen C

IV.10a Analisa Konflik Spot 9

IV.10b Analisa Konflik Spot 10

IV.10c Analisa Konflik Spot 11

IV.10d Analisa Konflik Spot 12

IV.10e Analisa Konflik Spot 13

DAFTAR TABEL

IV.2 Grafik Dominasi Persimpangan	46b
IV.3a Grafik Dominasi Fungsi bangunan	47a
IV.3b Grafik Tinggi Lantai Bangunan Segmen A,B,C	47b
IV.3c Grafik Dominasi setfront bangunan segmen A,B,C	47c
IV.4a Grafik Dominasi Bentuk Pedestrian segmen A,B,C	47d
IV.5a Grafik Dominasi Jenis Elemen street furniture	48a
IV.5b Grafik Dominasi Karakter Elemen street furniture	48b
IV.6 Grafik Dominasi setting elemen street furniture	48d
IV.7 Grafik dominasi tipe konflik	48i

DAFTAR GRAFIK

BAB II

II.1 Karakteristik Pedestrian dan Perilaku Pejalan	17
II.2 Lokasi Trotoar	19
II.3 Karakteristik Pedestrian dan Perilaku Pejalan	20

BAB IV

IV.3a Tabel Fungsi Bangunan segmen A,B,C	47a
IV.3b Tabel Tinggi lantai Bangunan	47b
IV.3c Tabel Setfront Bangunan Segmen A,B,C	47c
IV.4a Tabel Bentuk Pedestrian segmen A,B,C	47d
IV.5a Tabel Elemen Street furniture segmen A,B,C	48a
IV.5b Karakter Elemen Street furniture	48b
IV.6 Setting Elemen Street Furniture	48d
IV.7 Tabel konflik	48i

BAB I

PENDAHULUAN

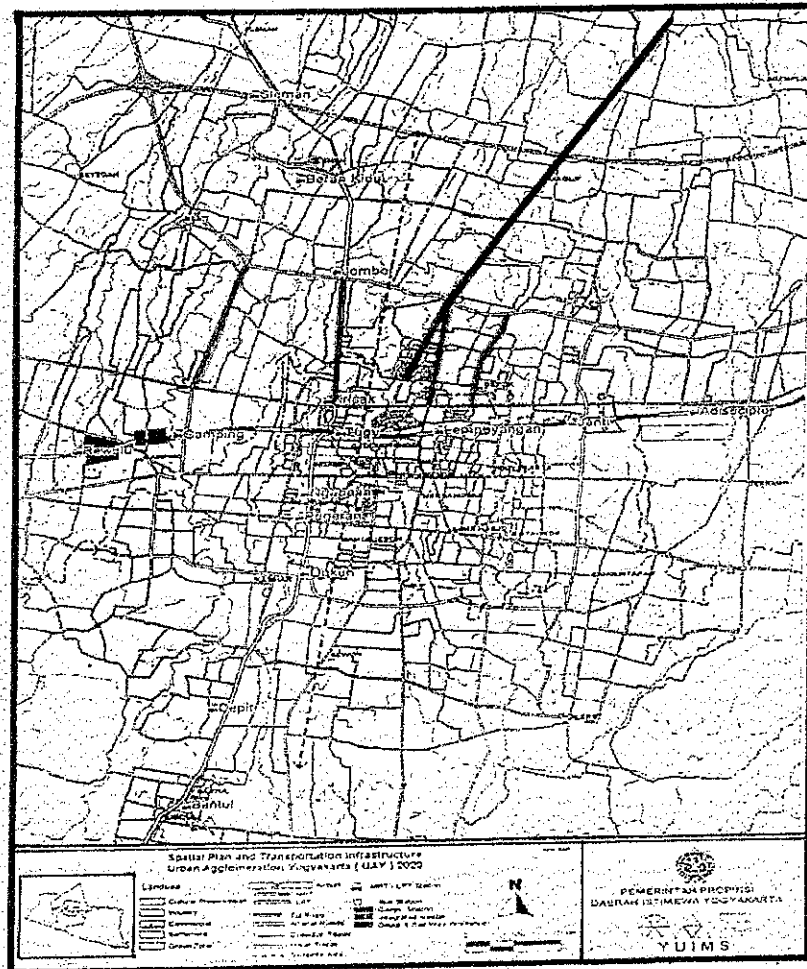
I.1 Latar Belakang

Ruang kota adalah ruang luar bangunan yang dibentuk oleh karakter geometris serta memiliki kualitas yang estetis. Perkembangan ruang kota juga merupakan ekspresi dari perkembangan masyarakat sebagai pelaku kegiatan didalamnya. Pesatnya pembangunan menyebabkan terjadinya beberapa perubahan pola kegiatan yang mengakibatkan perubahan fungsi dan bentuk bangunan. Proses pembangunan kota cenderung memperlakukan bangunan sebagai obyek tersendiri yang ditempatkan dalam suatu lansekap dan bukan bagian dari lingkungan yang luas seperti jalan, ruang terbuka dan lapangan. Keputusan-keputusan terhadap perkembangan kawasan perkotaan sering diambil berdasarkan rencana-rencana yang bersifat dua dimensi tanpa memperhatiakn hubungan antara bangunan dan ruang yang terbentuk diantaranya yang bersifat tiga dimensi, disamping itu kurang memahami perilaku manusia (Trancik, 1986).

Pada dasarnya perkembangan kota perlu diperhatikan dari dua aspek yaitu perkembangan secara kuantitas dan kualitas. Hubungan kedua aspek ini saling mempengaruhi sehingga perkembangan kota tidak dapat dilihat secara terpisah dari lingkungannya.

Kawasan Jalan Kaliurang yang terletak di kota Yogyakarta merupakan kawasan pemukiman namun seiring dengan pertumbuhan kota dan tuntutan perubahan Wilayah kota, kawasan ini berkembang sebagai kawasan komersil yang harus bersaing dengan kawasan komersil lainnya, sehingga timbulnya berbagai macam konflik berbagai kepentingan dan kurang diperhatikan skala kebutuhan manusia sebagai pelaku kegiatan pada kawasan tersebut.

UPT-PUSTAK-UNDIP

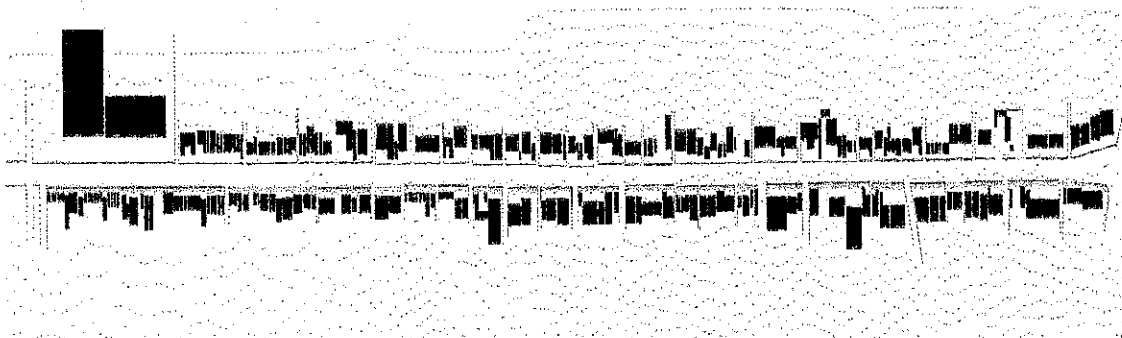


Gambar I.1 Letak kawasan jalan Kaliurang dalam peta garis D.I. Yogyakarta
Sumber : YUIMS, Pemerintah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Sepanjang koridor Jalan Kaliurang dapat dibagi menjadi dua kelompok aktifitas pelayanan publik yaitu system pedestrian dan system kendaraan. Pedestrian terdapat di kedua sisi tepi jalan membentuk jalur linear mengikuti jaringan jalan. System sirkulasi kendaraan dua arah sedangkan parkir kendaraan masih memanfaatkan badan jalan. kawasan ini pula dulunya kawasan pemukiman dengan rumah-rumah yang dipasang pagar-pegar namun dengan adanya pedagang kaki lima menyebabkan halaman rumah dimanfaatkan para pedagang.

Disamping itu pula pedestrian beralih fungsi oleh pedagang kaki lima. Deretan bangunan yang tidak mempunyai lahan parkir memanfaatkan pedestrian sebagai tempat parkir.

Peran jalan Kaliurang sebagai salah satu jalur utama, berdampak pada tumbuhnya aktifitas perdagangan pada sisi Timur dan sisi Barat badan jalan.



Gambar I.2 Karakter komersial (perdagangan) pada penggal jalan Kaliurang
Sumber : Survey lapangan, 2002

Tingkat kepadatan pejalan kaki dipengaruhi oleh pemberhentian angkutan kota sebagai tempat awal dan akhir pergerakan dari antrian bus kota pada area pemberhentian kendaraan (*traffighlight*). Untuk area pedestrian saat ini beralih fungsi yakni digunakan untuk parkir kendaraan, kegiatan usaha (service kendaraan) dan PKL . penggal jalan ini sebagian besar digunakan oleh para mahasiswa yang tempat tinggalnya melalui jalan menuju kekampus atau untuk kepentingan lainnya.

Menurut Rapoport (1991) pejalan kaki sebagai pengguna pedestrian dalam melakukan aktifitasnya diwarnai dengan perilaku social (*with activities of socialibility*), menunjukkan dimungkinkannya kegiatan lain selain pejalan kaki. Banyaknya elemen-elemen yang terdapat pada area pedestrian menyebabkan pejalan kaki tidak melakukan perilaku social karena kenyamanan dan keamanannya terganggu.

Pada penggal tertentu pedagang formal dan PKL menempati sebagian atau semua area pedestrian untuk berdagang, sehingga mengakibatkan pejalan kaki tidak leluasa melakukan aktifitas dilain pihak pedagang kaki lima akan lebih mudah menjangkau konsumen terutama untuk pejalan kaki. Pedestrian

dipenggal jalan Kaliurang tidak jelas pemanfaatannya sebagai kebutuhan publik dan kebutuhan privat.

Fungsi pedestrian untuk pejalan kaki menjadi banyak fungsi sebagai tempat parkir, penempatan prasarana jaringan infrastruktur kota dan *street furniture*, hal tersebut sangat rentan dan sensitif terhadap munculnya konflik. Keberadaan PKL pada penggal jalan Kalirang dipengaruhi beberapa faktor, diantaranya:

- Keberadaan suatu magnet yakni adanya kantor, kampus, & pertokoan.
- Mobilitas massa pada titik-titik tertentu yakni adanya kampus, warung makan, tempat antrian bus, dll.

Pedestrian yang dalam penataannya hanya diperuntukkan bagi pejalan kaki, kenyataannya banyak digunakan untuk berbagai kepentingan. Kepentingan dalam jalur pedestrian berupa adanya elemen-elemen fisik lainnya dan menurut Haryadi (1995) elemen-elemen pada suatu ruang tersebut dan mempengaruhi perilaku pemakainya. Sedangkan pejalan kaki dalam melakukan aktifitasnya cenderung mencari kemudahan dengan berjalan diluar area pedestrian untuk menghindari elemen-elemen yang menghambat. Hal demikian mengakibatkan timbulnya konflik kepentingan karena penataan pedestrian yang peruntukannya tidak jelas antar fungsi untuk pejalan kaki atau untuk sarana penempatan elemen fisik lainnya.

Menurut Rob Krier dalam bukunya *Urban Space* (1975) pemisahan antara jalur pedestrian dan jalan raya harus memperhatikan isolasi terhadap gangguan kendaraan, solusinya dengan memberi suatu jarak antara jalur pedestrian dengan jalan raya.

Penggal jalan Kaliurang ini menimbulkan beberapa masalah bagi pejalan kaki karena pemanfaatan pedestrian berhubungan langsung dengan tempat pemberhentian bus, adanya tempat parkir (*on street*), serta gang-gang/lorong .

Dari berbagai latar belakang permasalahan yang terjadi di penggal Jalan Kaliurang ditemukan pula fenomena yang terjadi di Jalan Kaliurang adalah sebagai berikut :

- **Berdasarkan fungsi :**

Konflik fungsi yaitu terdapat fungsi hunian dengan komersil serta konflik fungsi pedestrian antara pejalan kaki dengan PKL serta elemen yang ada dipedestrian.

- Penumpukan aktifitas pada fungsi-fungsi tertentu yaitu terjadi kepadatan aktifitas seperti dekat *traffilight* MM UGM.
- Pedestrian yang fungsinya untuk pejalan kaki namun dengan adanya PKL membuat pejalan kaki turun kejalan raya.

- **Berdasarkan ruang dan massa.**

- Pemanfaatan ruang semaksimal mungkin untuk bangunan yaitu tidak terdapat *setback* bangunan, tidak ada ruang terbuka yang dapat dimanfaatkan untuk parkir dan penghijauan.
- Penonjolan identitas bangunan yaitu tampilan atribut visual seperti warna, tekstur, material yang beragam dan kontras dengan lingkungan.
- Ruang terbuka yang tidak dimanfaatkan dan menjadi ruang mati.
- Pedestrian yang sempit (1,5 meter) tidak terlindung matahari/panas, tidak nyaman dan tidak ada tempat pemberhentian untuk duduk dan makan.

- **Berdasarkan sirkulasi dan *traffic* :**

- Tidak terdapatnya kantong parkir, parkir berada pada badan jalan pada kedua sisi jalan.
- Pemanfaatan pedestrian oleh PKL khususnya pada malam hari dan elemen serta parkir tukang becak mengakibatkan pejalan kaki terpaksa berjalan pada badan jalan yang mengganggu arus lalu lintas.
- Kepadatan tinggi pada waktu-waktu tertentu menyebabkan terjadinya kemacetan pada waktu-waktu tertentu karena merupakan penghubung kota ke bagian utara dan terdapat beberapa fasilitas pendidikan.
- Tempat pemberhentian moda ilegal yaitu pemberhentian bus kota yang mengganggu arus sirkulasi.

Menurut Iskandar Abubakar (dalam Hartanti, 1997), pejalan kaki apabila bercampur dengan kendaraan akan berada dalam posisi lemah.

I.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan fenomena dari berbagai aspek diatas dapat disimpulkan bahwa perkembangan ruang jalan Kaliurang membawa pengaruh terhadap ruang jalan yang kurang manusiawi serta belum adanya acuan terhadap penataan ruang jalan yang memperhatikan aspek manusia.

Dari rumusan permasalahan diatas, timbul permasalahan yaitu :

- Bagaimana jalur pedestrian yang saat ini difungsikan sebagai area penempatan elemen dan kepentingan lainnya, mempengaruhi perilaku bagi pejalan kaki di jalur pedestrian.
- Faktor-faktor apa saja yang menyebabkan turunnya daya dukung spasial ruang publik dikawasan komersial penggal Jalan Kaliurang terhadap atribut pejalan kaki.

I.3 Tujuan & Sasaran

I.3.1 Tujuan

Mengkaji faktor-faktor yang mempengaruhi menurunnya daya dukung spasial ruang publik dikawasan komersial penggal Jalan Kaliurang terhadap atribut pejalan kaki untuk mendapatkan solusi untuk pemecahan masalah tentang konflik yang terjadi di jalur pedestrian.

I.3.2 Sasaran

Mengacu pada tujuan penelitian, maka sasaran utama dari penelitian ini adalah mendapatkan arahan rancangan fisik pedestrian yang dapat memadukan aktivitas pejalan kaki dan fungsi lainnya pada jalur pedestrian.

I.4 Metode & Proses Analisis

Metode analisis yang digunakan adalah "*Place Centered Mapping*" & "*Person Centered Mapping*", tempat kegiatan/aktifitas berada dapat dipetakan, dikombinasikan dengan "*Time Budget Method*" untuk mengetahui dinamika kegiatan yang terjadi dalam kawasan, selain itu wawancara langsung untuk melakukan konfirmasi lapangan.

I.5 Lingkup pembahasan

Menganalisa suatu ruang kota untuk penyelesaian pemecahan masalah, selanjutnya untuk dapat memberi arah dalam pembahasannya diperlukan pertanyaan penelitian yang dapat membantu untuk mencari variabel-variabel penelitian melalui kajian pustaka yang berkaitan dengan perumusan masalah. Yakni menganalisa perletakan elemen street furniture yang menyebabkan menurunnya daya dukung ruang publik kawasan Jalan Kaliurang sebagai kawasan komersial, serta menganalisa perilaku sosial pejalan kaki di jalur pedestrian sehingga tumbuhnya kegiatan komersial tetap berjalan tanpa mengganggu aktivitas pejalan kaki.

Pembahasan dibatasi pada hal-hal yang mempengaruhi konflik yang terjadi di jalur pedestrian dan dampak yang ditimbulkan, hal-hal yang tidak berhubungan langsung dengan pokok bahasan hanya digunakan sebagai bahan pendukung untuk kemudahan dan keakuratan dalam penelitian.

I.6 Keaslian Penelitian

Penelitian tentang faktor mempengaruhi perilaku pejalan kaki khususnya di area pedestrian sejauh ini belum pernah dilakukan Penelitian. penelitian pada lokasi yang sama, pernah dilakukan oleh M.Iqbal (MDKB,2002) yang memfokuskan pada *setting street furniture* pada penggal jalan Kaliurang.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

Tinjauan pustaka dilakukan untuk dapat menginventarisasi teori-teori dan kajian literatur yang dapat digunakan sebagai landasan teori dan alat untuk menelaah serta mengidentifikasi permasalahan yang ada dilapangan.

II.1 Jalan

II.1.1 Definisi Jalan

Rob Krier (1979; 17) membagi ruang urban menjadi dua golongan, yaitu *street* dan *square*. *Street* merupakan ruang terbuka urban yang bersifat dinamis, merupakan ruang sirkulasi, bersifat linier yang berorientasi pada kedua ujungnya, seperti jalan raya, jalur pejalan kaki ataupun jalan setapak.

Ruang jalan yang dibentuk antara jalan dan bangunan merupakan bagian dari *urban space*, karena dapat menjadi media beraktifitas. Oleh sebab itu, hubungan yang mendasar sebagai cara pandang pengembangan ruang urban adalah bagaimana kaitan antara ruang urban dengan bentuk terbangun, yaitu jalan dan bangunan pada kedua sisinya (Aldo Rossi, 1982).

Jalan sebagai ruang fisik menurut Krier (1979; 20), adalah seluruh jenis ruang yang berada diantara dua bangunan di dalam sebuah kota.

Sedangkan Shirvani (1985; 7), tidak menyebutkan sistem *linkage* secara khusus, namun menyebutkan elemen-elemen dari komponen sistem *linkage* ini, yaitu ;

1. Sirkulasi & area parkir
2. Area Pejalan kaki
3. Adanya aktifitas pendukung

Elemen sirkulasi *urban design* merupakan alat yang sangat menentukan struktur lingkungan urban, karena dapat membentuk, mengarahkan dan mengontrol pola aktifitas dalam kota.

Teknik perancangannya meliputi tiga prinsip utama, yaitu :

1. Jalan harus menjadi elemen ruang terbuka visual yang positif.

Untuk menghasilkan kualitas ini, panduan desain harus mencakup :

- a. Pemanfaatan elemen lansekap dan penghalang elemen visual yang kurang baik.
 - b. Persyaratan pembangunan mengenai ketinggian dan jarak dari jalan.
 - c. Jalur parkir yang komunikatif dengan tanaman sebagai pembatasnya.
 - d. Menata lingkungan alami yang menarik di daerah yang terlihat dari jalan.
2. Jalan harus mampu memberikan orientasi kepada pengemudi dan membuat lingkungan tersebut terbaca secara informatif. Teknik untuk mencapainya adalah:
 - a. Menyediakan *landscape palettes* untuk membentuk distrik lingkungan dan desa di sepanjang jalan.
 - b. Melengkapi *street palettes* dengan perlengkapan jalan dan penerangan agar jalan tetap terang pada malam hari seperti pada siang hari.
 - c. Memasukkan sistem pembentukan vista dan referensi visual pada tata guna lahan dan landmark yang berkaitan, dalam rencana umum jaringan jalan.
 - d. Membuat perbedaan hirarki dan kepentingan jalan, dengan *street scaping*, pengarah jalan, posisi dari jalan, tata guna lahan yang berkaitan, dan sebagainya.
 4. Sektor publik dan privat harus membina hubungan untuk mencapai sasaran ini.

Definisi jalan menurut Dinas Pekerjaan Umum (1996) : Suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas. (Konsep Petunjuk Teknis Penyusunan Rencana Induk Sistem Perkotaan, Dinas PU 1996).

II.1.2. Klasifikasi ruang jalan.

Jalan bukanlah sebuah jalur kendaraan bermotor saja, tetapi tempat interaksi setiap orang yang menggunakannya dan karenanya jalan adalah ruang publik (Appleyard, 1981; 45). Jalan yang baik adalah yang mampu menampung pengguna dan aktifitas yang berbeda-beda (Francis, 1987; 24)

Adi Utomo (2001), membagi jalan sebagai ruang publik, berdasarkan penggunaannya dalam 3 jenis, yaitu :

1. **Ruang aktif** : dimana ruang tersebut banyak digunakan untuk kegiatan dan dapat bersifat temporer namun bergantian waktunya.
2. **Ruang setengah aktif** : dimana ruang tersebut memiliki intensitas penggunaan yang tidak setinggi ruang aktif. Ruang ini lazimnya hanya digunakan pada periode waktu tertentu.
3. **Ruang pasif**, : yaitu ruang yang memiliki intensitas penggunaan yang sangat kurang bahkan hampir tidak ada.

Sedangkan faktor-faktor yang berpengaruh dalam penggunaan ruang dalam kawasan perkotaan adalah :

- Pencapaian (*accessibility*), meliputi aspek lokasional ruang tersebut, apakah berada dekat dengan pejalan kaki, memiliki akses terhadap simpul kegiatan, apakah mudah dicapai dan dekat dengan lokasi-lokasi strategis.
- Kemenarikan (*attractivity*), meliputi ada atau tidaknya sesuatu yang menarik kegiatan (aktif maupun pasif) didalam atau disekitar ruang tersebut, ada sesuatu yang dapat dilihat atau dilakukan.

- Kelengkapan (*amenities*), merujuk kepada atribut-atribut tertentu yang dapat menjadikan suatu ruang jalan menjadi menarik, misalnya keteduhan, bangku atau tempat duduk, pedestrian, jalur yang cukup, dsb.

Klasifikasi ruang jalan berdasarkan Konsep Petunjuk Teknis Penyusunan Rencana Induk Sistem Perkotaan, Dinas PU 1996, dibedakan :

1. Berdasarkan sistem jaringannya ;

- Sistem Primer : untuk komponen prasarana yang berperan dalam pelayanan jasa distribusi pengembangan wilayah secara keseluruhan.
- Sistem Sekunder : dikenakan untuk komponen prasarana yang berperan untuk pergerakan masyarakat dalam kota.

2. Berdasarkan fungsi ;

- Arteri : melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan tinggi, jalan masuk dibatasi secara efisien.
- Kolektor : melayani angkutan pengumpulan, dengan ciri jarak sedang, kecepatan sedang, jumlah jalan masuk dibatasi.
- Lokal : melayani angkutan setempat, perjalanan jarak dekat, kecepatan, rendah dan jalan masuk tidak dibatasi.

3. Berdasarkan pola jalan ;

- Pola tidak teratur
- Pola radial konsentris
- Pola bersudut siku (grid)

4. Berdasarkan Karakter dan Intensitas Lalu lintas ;

- Pelayanan A : arus bebas, kecepatan tinggi, kepadatan rendah
- Pelayanan B : lalu-lintas stabil, kec. bebas
- Pelayanan C : lalulintas stabil, kecepatan dibatasi
- Pelayanan D : lalulintas tidak stabil, kecepatan dibatasi.
- Pelayanan E : lalulintas tidak stabil, sering macet
- Pelayanan F : lalulintas terhambat, macet.

5. Berdasarkan jangkauan pelayanannya :

Menurut Alberty & Palladio :

- Jalan yang melintas didalam kota
- Jalan yang menghubungkan antar kota

II.1.3 Persyaratan Ruang jalan

Menurut Trancik (1986; 48), ruang jalan yang sukses apabila dapat mendukung kegiatan didalamnya dipengaruhi oleh :

1. Kerangka tiga dimensi (*tree dimentional frame*) yang terkait dengan :
 - a. Batas – batas tepi ruang (*edge of space*)
 - b. Dinding pembentuk ruang.
 - c. Hubungan vertikal dan horizontal
 - d. Skala
2. Pola ruang dua dimensi (*two dimention pattern*)
3. Objek, yaitu penempatan objek dalam ruang (*placement object in space*).

Menurut Francis (1987; 29, 31,32,33), jalur sirkulasi (jalan) sebagai ruang publik sebaiknya mewadahi kehidupan untuk semua pengguna, sehingga jalur sirkulasi yang baik memiliki :

1. Kegunaan dan keberagaman pengguna, hal ini menunjukkan bahwa jalan yang baik digunakan oleh beragam orang dan bermacam-macam aktifitas.
2. Aksesibilitas, yaitu sebagai ruang terbuka yang dapat dimasuki oleh semua orang termasuk penyandang cacat (*diffable people*) ;
- 3 Partisipasi dan modifikasi, dengan pengertian ini maka penduduk dapat melakukan perubahan terhadap penataan jalan dengan system partisipasi dalam perencanaan dan perancangan ;

4. Kontrol, yang merupakan perasaan nyata dalam merawat dan menggunakan jalan yang berada dilingkungannya, serta secara simbolis merupakan kelanjutan dari halaman rumah sebagai ruang privat ;
5. Manajemen lalu lintas, yaitu sistem pengaturan arus lalu lintas yang lebih manusiawi antara kendaraan bermotor dengan pejalan kaki ;
6. Keamanan dan pengamanan, terhadap penumpang kendaraan bermotor dan pejalan. Hal ini berlaku juga sebagai kondisi keamanan lingkungan yang terjadi baik siang maupun malam hari ;
7. Hubungan antara muka tanah dan jalan, dengan pengertian bahwa jalan sebagai ruang publik terkait dengan ruang privat, semi publik, dan dunia publik disekitarnya ;
8. Kenyamanan, menyangkut keteduhan dari sinar matahari, mengurangi pengaruh suhu yang ekstrim, dan fasilitas publik yang memadai ;
9. Kualitas ekologi, jalan haruslah merupakan jalur sirkulasi yang mempunyai pohon / tanaman yang dapat mengurangi polusi, dan mengurangi kebisingan ;
10. Nilai ekonomi yang baik, yaitu berfungsi sebagai tempat bisnis dan investasi ;
11. Kompetensi sebagai tempat untuk belajar diluar rumah dan sekolah ;
12. Kecintaan, yang merupakan rasa yang membangkitkan ingatan akan kerinduan untuk selalu kembali mengunjunginya ;
13. Konflik, yang merupakan tanda adanya partisipasi semua pihak sehingga terjadi proses negosiasi antar penggunaannya.

II.2 Pedestrian

II.2.1 Definisi Pedestrian

Pedestrian berasal dari bahasa Yunani pedos yang berarti kaki (*Oxford Advance Learner's Dictionary of Current English, A.S Hornby*) dalam seminar TA 8548, FTA Undip 1998. Dalam bahasa Inggris sebagai kata benda pedestrian berarti “ orang yang berjalan kaki” atau sebagai kata sifat berarti “untuk pejalan kaki “ (kamus Inggris-Indonesia, Willy Markus, Spd).

Carr (1992) menyebutkan bahwa jalur pedestrian (pedestrian *side walks*) adalah bagian dari kota dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya di sepanjang sisi jalan yang direncanakan ataupun terbentuk dengan sendirinya yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya. Sedangkan Iskandar Abubakar dalam bukunya yang diterbitkan oleh Dirjen Perhubungan Darat (1995) mengatakan pejalan kaki adalah suatu bentuk transportasi yang penting di daerah perkotaan. Dicontohkan DKI Jakarta 40% dari seluruh perjalanan dilakukan dengan berjalan kaki, oleh karena itu kebutuhan pejalan kaki merupakan suatu bagian yang integral dalam sistem transportasi jalan.

Komponen lain yang berkaitan erat dengan keberadaan pedestrian adalah jalan sebagai jalur sirkulasi kendaraan. Menurut Rapoport (1977) jalan adalah ruang yang mempunyai area yang ditandai dengan adanya gedung-gedung di kanan kirinya dan digunakan untuk sirkulasi dan kadang untuk berbagai aktifitas, sedangkan Krier dalam bukunya *Urban Space* (1979) menyebutkan jika beberapa bangunan didirikan secara terpisah, maka diantara bangunan-bangunan tersebut akan membentuk jalan yang berfungsi sebagai ruang sirkulasi.

Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa pedestrian adalah tempat orang melakukan aktifitas berjalan, yang keberadaanya berkaitan erat dengan jalan dan gedung disekitarnya.

II.1.2 Tujuan Pedestrian

Menurut Rubenstein(dalam Muh.Iqbal,2002), tujuan dari adanya pedestrian adalah untuk kesejahteraan, keamanan, kemudahan, kenyamanan dan keindahan. Prinsip struktur pedestrian adalah dapat memberikan prioritas utama pengembangan area pejalan kaki dengan penekanan terhadap visual, dengan demikian jalur pedestrian yang panjang berhubungan dengan keindahan dan kenyamanan.

II.2.3 Sistem Pedestrian

Menurut Shirvani (1985) bahwa dalam perencanaan kota pedestrian sebagai fasilitas pejalan kaki harus dipertimbangkan karena merupakan bagian dari ruang terbuka.

Ruang terbuka adalah semua lansekap, hardscape (jalan-jalan, jalur pejalan kaki dan sejenisnya), taman dan ruang rekreasi di area perkotaan. Karena ruang terbuka bersifat publik, maka dapat berfungsi sebagai ruang pendukung kegiatan (*activity support*) bila terletak pada minimal 2 pusat kegiatan yang menjadi pemicu pergerakan massa. Ruang publik tersebut diperuntukkan untuk publik yang didukung adanya elemen-elemen ruang yang dapat memberikan kenyamanan bagi pengguna, seperti tempat duduk, pohon peneduh, tempat parkir.

Sistem pedestrian yang baik akan merangsang aktivitas perdagangan eceran, mengurangi ketergantungan akan kendaraan bermotor, meningkatkan kualitas lingkungan dengan menampilkan sistem bersala manusia dan meningkatkan kualitas udara dengan berkurangnya populaasi oleh kendaraan bermotor.

Menurut Iskandar Abubakar dalam bukunya yang diterbitkan oleh Dirjen Perhubungan Darat (1995) bahwa Pejalan kaki apabila bercampur dengan kendaraan akan berada dalam posisi yang lemah, maka pejalan kaki akan memperlambat arus lalu lintas. Usaha untuk memisahkan pejalan kaki dari arus kendaraan bermotor tanpa menimbulkan gangguan yang besar terhadap aksebilitas adalah salah satu tujuan dari manajemen lalu lintas.

II.2.4 Tipe Jalur Pedestrian

Sedangkan tipe-tipe jalur pedestrian menurut Unterman (dalam Yenni Yuliza, 2001) merinci tipe-tipe pedestrian sebagai berikut :

1. Pedestrian dalam bangunan

Pedestrian yang terdapat disalam bangunan terdiri dari jalur horisontal yang menghubungkan antar ruang pada satu lantai, misalnya koridor, dan jalur vertikal yang menghubungkan antar lantai bangunan mislnya tangga.

2. Pedestrian di luar bangunan

a. Menurut fungsinya yakni : trotoar (*sidewalk*), jalan setapak (*footpath*), penyeberangan, mall dan plaza, gang (*alleyways, pathways*).

b. Menurut bentuknya : selasar (*arcade*), *gallery*, pedestrian terbuka.

Kegiatan berjalan kaki di kawasan perdagangan khususnya yang berada diluar bangunan dipengaruhi oleh : waktu, iklim/cuaca, ketersediaan angkutan dan pola tata ruang.

II.2.5 Karakteristik Pedestrian

Menurut Amos Rapoport (dalam Mourdon 1991) ditinjau dari kecepatannya jalan kaki mempunyai kelebihan yaitu kecepatan yang rendah sehingga dapat mengamati obyek secara detail serta menyadari situasi lingkungan yang dilewati. Dikatakan pula bahwa pejalan kaki dalam melakukan aktifitas terkadang melakukan aktifitas/perilaku sosial (*with attitudes of sociallibility*), yang menunjukkan dimungkinkannya ada kegiatan lain selain berjalan kaki di pedestrian. Aktivitas berjalan dibedakan antara pergerakan non pedestrian seperti pergerakan kendaraan dan pergerakan aktivitas pejalan kaki.

Aktifitas pejalan kaki dibedakan menjadi 2 yaitu :

- Dinamis, yakni melakukan aktivitas berjalan.
- Statis, yakni duduk, berdiri, bersandar, makan, bermain, dll.

Pejalan kaki memiliki perilaku lain seperti duduk-duduk di area terbuka tanpa arcades. Berhenti di lokasi ruang terbuka sambil duduk-duduk dan menikmati cahaya matahari merupakan salah satu hal yang menarik bagi pejalan kaki.

Faktor lain yang mendorong pejalan kaki memanfaatkan pedestrian untuk berbagai kegiatan statis dan dinamis antara lain menikmati cahaya matahari, ruang untuk duduk, perlindungan dari angin, adanya pepohonan, pedagang kaki lima, dan tersedianya air.

Faktor-faktor yang harus diperhatikan dalam desain pedestrian, yakni :

- Keberadaan bangunan atau gedung untuk menentukan pola sirkulasi, dengan mengikuti sepanjang jalur diantara bangunan.
- Menyesuaikan dengan topografi dan bentuk alam.
- Hirarki jalan dibagi berdasarkan kepadatan pejalan kaki.
- Perimbangan lain seperti tekstur, warna, dan bahan perkerasan perlu disesuaikan untuk keselarasan dengan elemen site lainnya.

Tabel II.1 Karakteristik Pedestrian dan Perilaku Pejalan

Karakteristik	Kegiatan
Bagian jalan pedestrian yang terdapat pedagang kaki lima	<ul style="list-style-type: none"> - Berjalan (strolling) - Berbincang (talking) - Berhenti (standing) - Duduk (sitting) - Makan dan Minum (food)
Bagian yang berdekatan dengan pertokoan/perkantoran	Berjalan Berhenti sambil rekreasi
Bagian yang terdapat	Berjalan dengan flow tinggi berhenti

pemberhentian angkutan umum (bus stop) atau stasiun (subway)	
Bagian yang memiliki arcade	<ul style="list-style-type: none"> - Berjalan menyusuri pedestrian sambil melihat, - Berhenti - Mengamati
Bagian yang terdapat PKL	<ul style="list-style-type: none"> - Berhenti - Duduk - Berbincang - Makan/minum
Bagian yang memiliki <i>street crossing</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Berhenti - Mengamati - Menyeberang jalan
Bagian yang memiliki pepohonan	<ul style="list-style-type: none"> - Berhenti - Duduk - Berbincang
Bagian yang terbuka	<ul style="list-style-type: none"> - Berjalan, - Berhenti - Duduk menikmati cahaya matahari.

II.2.6 Tinjauan Tentang Pedestrian dan Pejalan Kaki

Robert Trancik dalam bukunya *Finding Lost space* (1986) Urban design diidentifikasi dengan tiga teori yaitu *figure ground*, *linkage*, dan *place*. Masing-masing teori tersebut penekanannya berbeda satu sama lainnya.

Teori *Linkage* merupakan sistem ide pernyataan yang diambil dari garis-garis yang menghubungkan antar unsur bagian kota dengan penekanan lebih pada diagram sirkulasi menjadi generator bentuk kota, dan penghubung pergerakan. Garis-garis dibentuk oleh jalan-jalan, jalur pejalan kaki, ruang-

ruang terbuka yang linier atau hubungan rangkaian yang secara fisik menghubungkan bagian-bagian kota. Pedestrian sebagai jalur pejalan kaki, transportasi dan ruang terbuka linier lainnya dalam teori ini merupakan bagian-bagian dari sistem sirkulasi kota yang berkaitan satu sama lain.

II.2.7 Standar Desain Pedestrian

Tinjauan terhadap standar desain dilakukan pada pedestrian, tempat parkir, karena sebelum meletakkan elemen street furniture terlebih dahulu pedestrian telah memenuhi standar yang ditetapkan.

Standar pedestrian berdasarkan lokasi menurut Keputusan Menteri Perhubungan no.KM 65 tahun 1993 :

Tabel II.2 Lokasi Trotoar

No	Lokasi Trotoar	Lebar Trotoar Minimal
1	Jalan di daerah perkotaan atau kaki lima	4 meter
2	Di Wilayah perkantoran	3 meter
3	Di Wilayah industri Pada jalan primer Pada jalan akses	3 meter 2 meter
4	Di Wilayah pemukiman Pada jalan primer	2,75 meter 2 meter

Standar pedestrian berdasarkan kuantitas pejalan kaki menurut Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 65 tahun 1993 :

Tabel II.3 Karakteristik Pedestrian dan Perilaku Pejalan

No	Juml Pejalan Kaki	Lebar Trotoar
1	6 Orang	0.3 – 5.0
2	3 Orang	0.5 – 2.3
3	2 Orang	0.9 – 1.5
4	1 Orang	0.6 – 0.9

II.2.8 Perencanaan Jalur Pedestrian

Kegiatan berjalan kaki dikawasan perdagangan khususnya yang berada diluar bangunan dipengaruhi oleh : waktu, iklim, cuaca, ketersediaan angkutan dan pola tata ruang.

Menurut Shirvani (1985; 32), kunci perencanaan jalur pedestrian adalah keseimbangan antara jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan, yaitu keseimbangan penggunaan elemen pedestrian untuk mendukung ruang publik yang hidup dan menarik, serta memungkinkan kegiatan pencapaian, pelayanan jasa dan kebutuhan pribadi berlangsung dengan optimal. Keseimbangan ini menyangkut interaksi antara pejalan kaki dan kendaraan, dimana faktor keselamatan memegang peran utama.

Perancangan dan pemrograman jalur pedestrian meliputi :

- Aktifitas pendukung, seperti hiburan, penjualan makanan, ruang-ruang pertemuan, yang kesemuanya akan menghidupkannya ;
- kenyamanan berjalan sepanjang jalur pedestrian yang menarik orang untuk mau melaluinya ;
- elemen pedestrian, seperti pagar, tanaman, penerangan dan sebagainya.

Menyeimbangkan ruang jalan merupakan masalah perancangan sekaligus masalah manajemen, karena hal tersebut dapat dicapai dengan membuat perubahan fisik dalam suatu jalan, atau dengan mengubah regulasi yang mengendalikan fungsi jalan.

Dua kunci perancangan atau perancangan ulang jalur pedestrian adalah :

- Konteks, yaitu di mana ia ditempatkan (area hunian, komersil, atau jalur alami)
- Koordinasi, dengan sistem fungsional dan sistem transportasi.

Menurut Ashihara (1981; 79), jarak pedestrian untuk pejalan kaki ± 300 m, merupakan jarak yang cukup mudah dicapai dan menyenangkan, pada jarak ± 450 m orang masih dapat mencapai jika suasana nyaman, melebihi jarak tersebut diluar skala pejalan kaki.

Menurut Untermann (dalam Maudon, 1987; 135), lebar jalur pedestrian min 120 -180 cm, yang sesuai dengan standar luasan satu orang berdiri yaitu 60 x 40 cm, dan berjalan 90 x 80 cm, dan 130 – 400 cm pada klasifikasi *personal space*. Lebar jalur pedestrian sebaiknya memungkinkan untuk berjalan atau berlalu dengan kecepatan beragam.

Menurut Kostof (1992; 211), ketinggian jalur pedestrian 18 in (± 46 cm) diatas permukaan jalan kendaraan dengan pertimbangan :

- a. Secara simbolis pejalan kaki akan merasa lebih penting dan aman apabila kendaraan berada dibawah dunia pejalan kaki.
- b. Mobil dapat menanjak atau menerobos ketinggian 15 cm dengan mudah, maka tinggi trotoar (jalur pedestrian) harus lebih besar daripada radius ban mobil 10 – 15 in ($\pm 26 - 38$ cm).

Untermann (dalam Maudon, 1987; 130), faktor –faktor yang diperhatikan dalam desain jalur pedestrian ;

1. Keberadaan bangunan atau gedung untuk menentukan pola sirkulasi, dengan mengikuti sepanjang jalur diantara bangunan.
2. Menyesuaikan dengan topografi dan bentuk alam.

3. Hirarki jalan dibagi berdasarkan kepadatan pejalan kaki
4. Pertimbangan lain seperti : tekstur, warna, dan bahan perkerasan perlu disesuaikan untuk keselarasan dengan elemen site lainnya.

Menurut Kepmen P.U no. 468 / KPTS/1998, jalur pedestrian harus mengutamakan aksesibilitas tidak hanya terhadap pejalan kaki tetapi juga terhadap penyandang cacat, baik yang menggunakan kursi roda maupun tuna netra. Hal yang harus diperhatikan adalah : rasa aman, nyaman, tidak terhalang, adanya jalur pemandu yang memberikan panduan arah atau tempat tertentu bagi pejalan kaki dan penyandang cacat. Ukuran pedestrian minimum 120 cm untuk jalur searah dan 160 cm untuk jalur 2 arah. Jalur pedestrian harus bebas dari pohon, tiang rambu – rambu dan benda pelengkap jalan yang menghalang. Permukaan pedestrian harus stabil, kuat, tahan cuaca, bertekstur halus tetapi tidak licin, hindari adanya gundukan dan sambungan diatas permukaan.

II.3 Tinjauan Perilaku

II.3.1 Perilaku Pejalan Kaki

Hartanti (dalam Widi Purwanto,2001) menyebutkan sebagai istilah aktif pejalan kaki adalah orang yang bergerak atau berpindah dari suatu tempat titik tolak ke tempat tujuannya tanpa menggunakan alat bantu yang bersifat mekanis. Pada hakekatnya manusia adalah pejalan kaki, meskipun manusia semakin tergantung pada alat transportasi tetapi tetap melakukan kegiatan berjalan kaki sehari-hari.

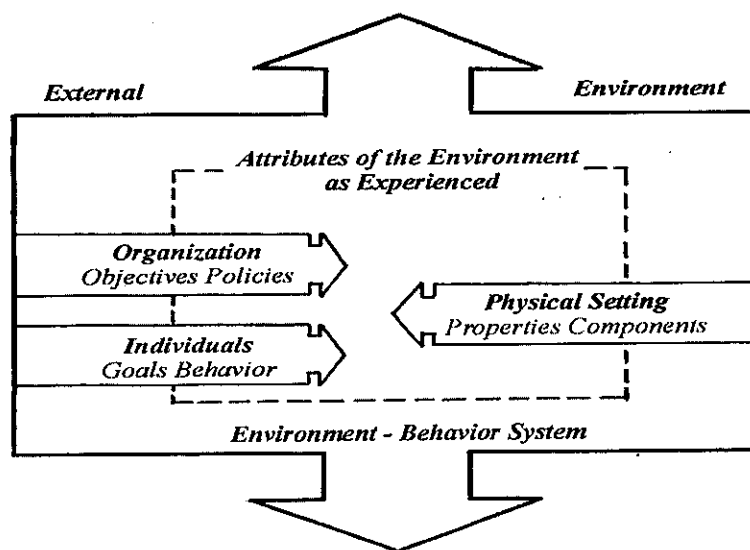
Menurut Rapoport (dalam Mourdon 1991) memberikan pengertian pejalan kaki adalah mereka yang melakukan kegiatan statis dan dinamis yang banyak dijumpai di pertokoan pusat perdagangan, perkantoran dan sekolah. Pergerakan pejalan kaki biasanya dimulai dari tempat pemberhentian transportasi dan lokasi parkir.

Dari uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa pejalan kaki adalah orang yang melakukan kegiatan berjalan dari suatu tempat ke tempat lainnya dan dalam melakukan kegiatan bisa bersifat statis maupun dinamis.

II.3.2 Interaksi antara Manusia & Lingkungannya

Menurut Weisman (1981) dalam Merry (2001), ada 3 komponen yang mempengaruhi interaksi antara manusia dengan lingkungannya, yaitu ;

- Individu, manusia yang menggunakan *setting* fisik dengan tujuan tertentu.
- *Setting* fisik, lingkungan fisik tempat manusia melakukan aktifitas.
- Organisasi, lembaga atau institusi dimana individu melakukan tugasnya.



Gambar II.1 Skema : *Environment and Behavior System model Weisman (1981)*

Sumber : *Weisman, 1981, Modeling Environment- Behavior System*

Hubungan antara ketiga komponen tersebut, untuk mendapatkan atribut sebagai kebutuhan aktifitas atau kelengkapan lingkungan, seperti yang diungkapkan oleh Widley dan Scheidt (1980) dalam Weisman (1981), diantaranya ;

- Kenyamanan, adalah keadaan lingkungan yang memberikan rasa yang sesuai dengan panca indera.

- Aksesibilitas, adalah kemudahan bergerak melalui dan menggunakan lingkungan sehingga sirkulasi menjadi lancar dan tidak menyulitkan pemakai.
- Legibilitas, adalah suatu kemudahan bagi pemakai untuk dapat mengenal atau memahami elemen-elemen kunci dan hubungannya dalam suatu lingkungan yang menyebabkan orang tersebut menemukan arah atau jalan.
- Kontrol, adalah kondisi suatu lingkungan untuk mewujudkan personalitas, menciptakan teritori serta membatasi suatu ruang.
- Teritorialitas, adalah suatu pola tingkah laku yang ada hubungannya dengan kepemilikan atau hak seseorang atau sekelompok orang atas sebuah tempat. Pola tingkah laku ini mencakup personalisasi dan pertahanan terhadap gangguan dari luar (Holahan, 1982 dalam Hartanti, 1997).
- Keamanan, adalah rasa aman terhadap berbagai gangguan yang ada baik dari dalam maupun dari luar.

Disamping itu, menurut Kranser (1973) dalam Andrian (1999), kebutuhan manusia terhadap *setting* dipengaruhi oleh *pull factors* (motivasi yang menarik) dan *push factors* (motivasi yang menolak). *Pull* dan *Push factors* tersebut amat berkaitan erat dengan aspek psikologi dan ruang lingkungan atau *setting*.

Oleh sebab itu, ruang atau *setting* diupayakan selalu terus mengkaji kemungkinan kebutuhan yang diperlukan manusia, yang artinya menyediakan ruang yang memberikan kepuasan bagi pemakainya.

II.3.3 Pengaruh Lingkungan Fisik Pada Perilaku

Menurut Amos Rapoport (1976) dalam bukunya *The Enviroment Interraction Of People and The Built Environment*, kemungkinan sifat

manusia yang diambil dalam menganalisis suatu pengaruh lingkungan fisik terhadap perilaku adalah :

- a. *Enviromental Determinis* : Lingkungan fisik akan mempengaruhi perilaku.
- b. *Possibilism* : Pandangan, lingkungan fisik membatasi perilaku manusia.
- c. *Probalism* : Pandangan, lingkungan fisik memberikan kemungkinan mengadakan pilihan.

Dalam penelitian ini akan digunakan model yang dapat menggali pengaruh lingkungan fisik manusia terhadap perilaku.

II.4 Konsep Ruang & Pelaku di Ruang Kota

Menurut Hertzberger 1991 (dalam Yenni Yuliza,2001) berawal dari konsep ruang yang dibagi menjadi 2, yaitu :

- Ruang Publik : Suatu area tempat orang berlalu-lalang, tanggung jawab untuk pemeliharaan ditanggung secara kolektif.
- Ruang Privat : Suatu area dimana aksesibilitas ditentukan oleh grup kecil atau satu orang yang bertanggung jawab akan pemeliharaannya.

Ruang diinterpretasikan dari kecenderungan spasial kolektif dan individual. secara implisit Hertzberger menempatkan pedestrian dalam kategori ruang publik karena secara spasial digunakan orang secara bersama untuk lalu lalang.

Tujuan adanya pedestrian adalah untuk kesejahteraan keamanan, kemudahan, kenyamanan dan keindahan. sirkulasi pedestrian merupakan suatu bentuk hubungan yang penting dalam kaitan aktivitas pada kawasan.

Prinsip struktur pedestrian adalah dapat memberikan prioritas utama pengembangan area pejalan kaki dengan penekanan terhadap visual, dengan demikian jalur pedestrian yang panjang berhubungan dengan keindahan dan kenyamanan. Apabila kondisi jalan berupa jalur yang hanya dimanfaatkan untuk rerumputan, maka perlu perkerasan untuk pergerakan pejalan kaki.

UPT-PUSTAK-UNDIP

Ukuran lebar pedestrian tergantung pada kapasitas, skala, dan hubungan terhadap elemen lainnya. Rubenstein membedakan sebagai berikut :

- a. *Sidewalk*, rata-rata 5 ft diharapkan bisa untuk kursi roda. *Sidewalks* dibedakan dari 8 ft ke 12 ft diluar peruntukan kendaraan (*vehicular*) dan volume pemakaian dilakukan seperlunya.
- b. *Plaza* atau *mall*, diperlukan sampai dengan 40 ft atau bahkan lebih untuk dapat menampung sirkulasi.

Faktor yang harus diperhatikan dalam mendesain pedestrian adalah :

- a. Keberadaan bangunan atau gedung untuk menentukan pola sirkulasi dengan mengikuti sepanjang jalur diantara bangunan dan gedung.
- b. Menyesuaikan dengan topografi dan bentuk alam.
- c. Hirarki jalan dibagi berdasarkan kepadatan pejalan kaki.
- d. Pertimbangan lain seperti faktor tekstur, warna dan bahan perkerasan perlu disesuaikan dengan elemen site lainnya.

II.4.1 Setting

Menurut Rappoport (1977; 298), *setting* merupakan suatu interaksi antara manusia dengan lingkungannya. *Setting* mencakup lingkungan tempat komunitas berada (tanah, air, ruangan, udara, hawa, pemandangan), makhluk hidup yang ada (hewan, tumbuhan, manusia). Dalam konteks penelitian ini *setting* ruang jalan dikelompokkan dalam : *setting* fisik dan *setting* aktifitas.

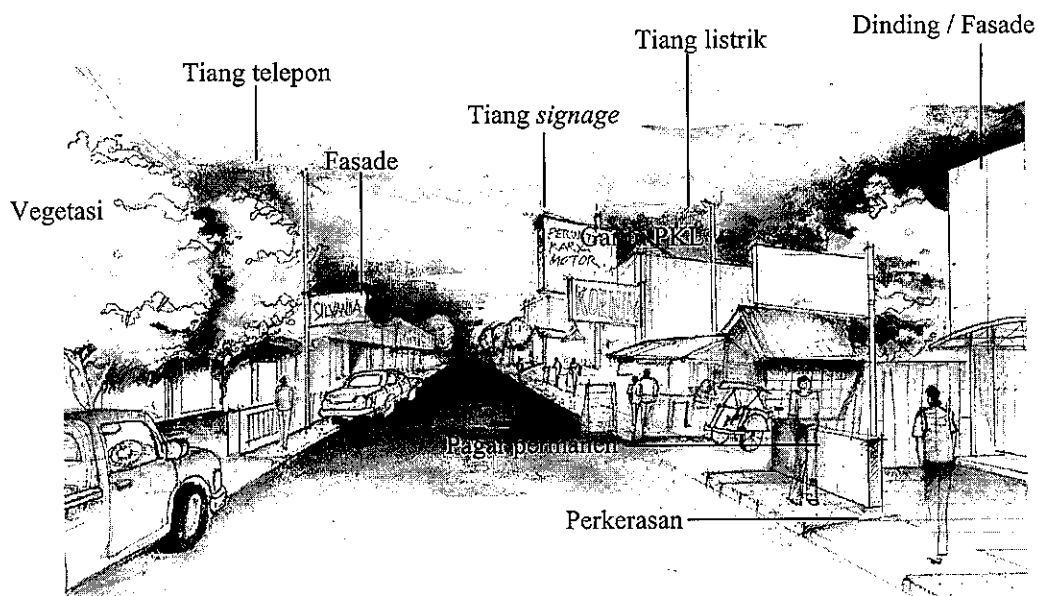
Komponen dalam *setting* fisik berupa ; bangunan, jalur pedestrian, jalur kendaraan (badan jalan), *street furniture* dan tempat PKL. Komponen *setting* aktifitas meliputi aktifitas – aktifitas statis berada dalam ruang tinggal (T) dan aktifitas dinamis dalam ruang gerak (G). aktifitas statis dapat berupa ; duduk, antri, parkir, bongkar muat barang dan sebagainya, aktifitas dinamis berupa ; berjalan, berlari, mengendara, melompat dan sebagainya.

Haryadi (1994) dalam Yoyok (1999), menyebutkan istilah *setting* sebagai suatu pengertian yang menyangkut komponen fisik dan spasial dari suatu kultur. Sistem *setting* terkait langsung dengan sistem kegiatan manusia, sehingga dengan mengidentifikasi sistem kegiatan yang ada di suatu ruang, akan dapat diidentifikasi pula sistem *setting*nya.

II.4.2 Komponen *Setting*

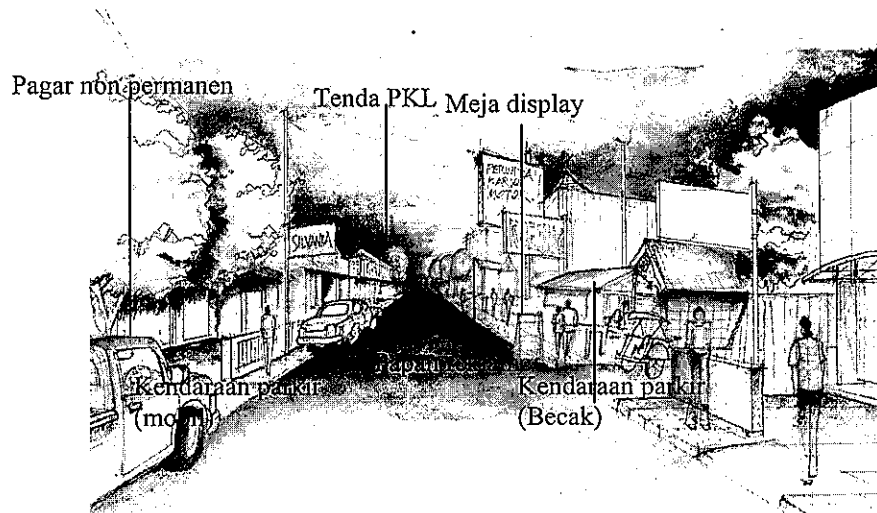
Berdasarkan elemen pembentuknya, *setting* dapat dibedakan dalam tiga komponen yaitu :

1. **Fix (*Fixed – feature*)** : elemen yang pada dasarnya tetap atau perubahannya jarang dan lambat, secara spasial elemen-elemen ini dapat diorganisasikan kedalam ukuran, lokasi, urutan, susunan, dan lain-lain. Tetapi dalam suatu kasus atau fenomena, elemen-elemen tersebut bisa dilengkapi oleh elemen-elemen yang lain. Elemen fix tersebut dapat berupa ;



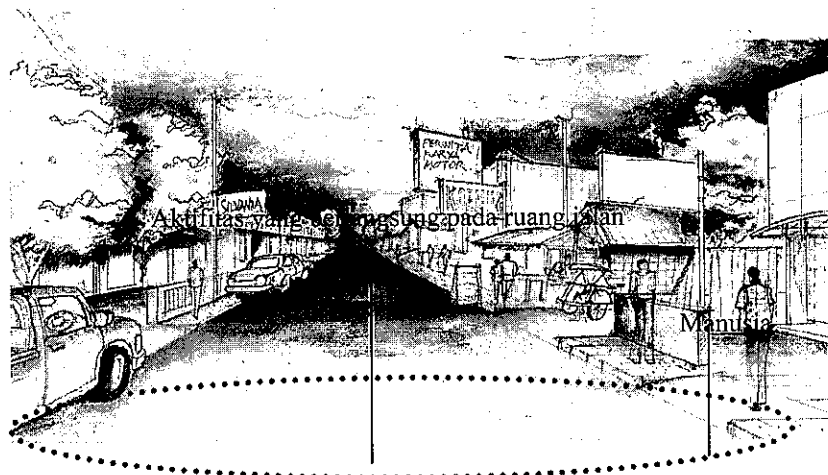
Gambar II.2 Elemen fix Konteks Jalan Kaliurang
Sumber : M.Iqbal (MDKB), 2002

2 **Semi fix (*Semifixed- Feature*)** : elemen-elemen agak tetap berkisar dari susunan dan tipe elemen, seperti elemen jalan, tanda iklan, etalase di toko-toko dan elemen urban lainnya. Dimana perubahan yang terjadi cukup cepat dan mudah. Elemen semi fix tersebut dapat berupa :



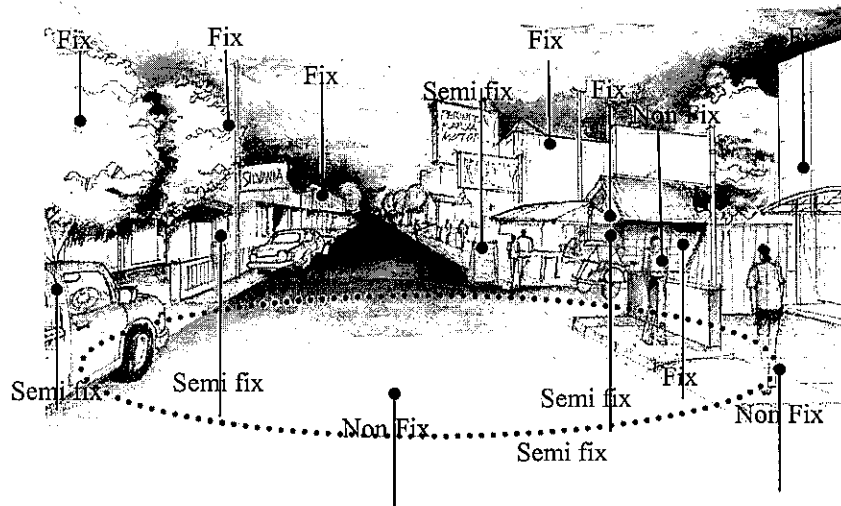
Gambar II.3 Elemen Semifix Konteks Jalan Kaliurang
Sumber : M.Iqbal (MDKB), 2002

3. **Non Fix (*Nonfixed- Feature*)** : elemen yang berhubungan dengan tingkah laku atau perilaku yang ditunjukkan oleh manusia itu sendiri yang selalu tidak tetap, seperti posisi tubuh dan postur tubuh (kinesik), gerak anggota tubuh dan sebagainya. Elemen non fix berupa :



Gambar II.4 Elemen Nonfix Konteks Jalan Kaliurang
Sumber : olah data peneliti, 2002

Komposisi ketiga bagian *setting* pada ruang jalan :



Gambar II.5 Komposisi Karakter Elemen Konteks Jalan Kaliurang

Sumber : M.Iqbal (MDKB), 2002

II.4.3 Setting Fisik Pada Ruang Publik

Menurut Rapoport (1982), *Setting* merupakan suatu interaksi antara manusia dengan lingkungannya, yaitu untuk mengetahui tempat dan situasi dengan apa mereka berhubungan sebab situasi yang berbeda mempunyai tata letak yang berbeda pula.

Yang dimaksud *setting* disini adalah semua elemen lingkungan yang menjadi latar dimana komunitas berada dan melakukan interaksi. Setting mencakup lingkungan tempat komunitas berada (tanah, air, ruangan, udara, hawa, pemandangan), makhluk hidup yang ada (hewan, tumbuhan, manusia).

Setting ruang publik didesain harus disesuaikan dengan kebutuhan manusia dalam melakukan aktifitasnya. Setting ruang publik didesain harus disesuaikan dengan kebutuhan manusia dalam melakukan aktifitasnya. Setting ruang publik dapat berupa plaza, mal, taman bermain, umumnya berisi fasilitas-fasilitas publik seperti *walkway* (pedestrian), bangku taman, air, elemen-elemen fisik dan visual seperti paving/perkerasan, rumput-rumput dan

vegetasi sebagai pendukung aktifitas. Disamping itu ruang memiliki variabel-variabel independen yang berpengaruh terhadap perilaku pemakainya. Variabel tersebut dapat dirinci berupa ukuran, bentuk, perabot dan penataannya, warna serta lingkungan ruang (suara, temperatur, pencahayaan) (Haryadi dan Setiawan, 1995).

Menurut Shirvani (1985) ruang terbuka merupakan semua *lansekap*, *hardscape* (jalan, jalur pejalan kaki), taman dan ruang rekreasi di area pertokoan serta dapat menjadi ruang pendukung kegiatan (*activity support*) bila terletak pada minimum dua pusat kegiatan yang menjadi pemicu pola pergerakan massa. Ruang terbuka tersebut merupakan ruang terbuka publik yang dimanfaatkan bagi kepentingan publik, sehingga perlu didukung adanya elemen-elemen ruang yang dapat memberi kenyamanan bagi pengguna seperti ; tempat duduk, pohon/peneduh, tempat parkir. Struktur tempat parkir tidak boleh mengganggu aktifitas disekitarnya tetapi harus mendukung kegiatan *street level* dan menambah kualitas visual lingkungannya.

Menurut Whyte (1980), ruang jalan yang pada ujung pedestrian berpotongan dengan jalan lain (*intersection*), memiliki aliran yang paling besar (*heavy pedestrian flow*), kecenderungan menggunakan bagian tersebut, didukung oleh adanya fasilitas seperti ruang duduk-duduk (*setting space*) dan didukung dengan keberadaan penjual eceran (*retailing*), toko (*store*), etalase (*show windows*) keberadaan tanda-tanda (*sign*) serta penjaja makanan (*food*) pada ruang dan sisi jalan yang menarik perhatian pejalan kaki.

II.4.4 Tingkat Kebutuhan Manusia Pada Ruang Publik

Ruang dapat mempengaruhi perilaku, sehingga ruang dirancang untuk memenuhi fungsi yang lebih fleksibel. Penciptaan seting ruang terbuka diharapkan dapat disesuaikan dengan kebutuhan-kebutuhan manusia dalam melakukan aktifitasnya. Karena hal tersebut akan berpengaruh terhadap perilaku manusia sebagai pengguna.

Beberapa pendapat mengenai kebutuhan dasar manusia dikemukakan oleh Robert Ardrey, Abraham Maslow, Alexander Leighton, Henry Murray, Peggy Peterson dan Ingrid Gehl (dalam Rutledge, 1985), bahwa dapat dikelompokkan menjadi :

1. **Kebutuhan Psikologis,**

Seperti kebutuhan rasa aman, kebutuhan sosialisasi, kebutuhan relaksasi, kebutuhan aktualisasi diri, kebutuhan orientasi, kebutuhan penghargaan dan rasa kasih sayang.

2. **Kebutuhan Fisiologis,**

Seperti kebutuhan rasa aman/comfort (kenyamanan fisik seperti terlindung dari panas matahari dan hujan, dan ketersediaan fasilitas-fasilitas fisik yang dapat mendukung aktifitas, kebutuhan tidur, makan, dan minum, kebutuhan estetika dan kenyamanan visual), kebutuhan keamanan / *safety* (kemudahan aksesibilitas dan kebebasan beraktivitas), kebutuhan melakukan aktifitas aktif seperti olah raga dan hiburan.

Menurut Carr et al (1992), dalam perencanaan dan perancangan ruang publik bagi para pengguna seharusnya memiliki 3 nilai antara lain :

1. **Responsif (Responsive)**

Ruang didesain dan diatur untuk melayani kebutuhan pengguna. Kebutuhan masyarakat yang utama adalah mencari kepuasan dalam ruang publik yang berhubungan dengan *comfort* (kenyamanan), *relaxation* (relaksasi/istirahat), *active angagement*, *pasif angagement* (kegiatan-kegiatan aktif maupun pasif) dan *discovery* (penemuan).

Relaksasi untuk menghindari stres dari kehidupan-kehidupan mereka dan kegiatan aktif dan pasif dengan orang lain untuk mendukung kesejahteraan individu dan masyarakat. Ruang publik juga dapat diatur secara fisik dan rohani yang bermanfaat bagi aktifitas.

2. Demokratis (*Democratic*)

Ruang melindungi hak kelompok-kelompok pengguna dan juga dapat menerima semua kelompok dan menyediakan kebebasan terhadap aksi dan juga terhadap tuntutan serta kepemilikan. Ruang publik dapat menjadi tempat untuk aksi yang lebih bebas dan dapat diubah oleh aksi-aksi publik sebab ruang publik dimiliki oleh semua orang. Ruang publik juga menawarkan rasa kekuatan dan batas kontrol/ pengaturan hanya oleh kebenaran-kebenaran yang lain. Dalam ruang publik masyarakat dapat hidup bersama-sama.

3. Pemaknaan (*Meaningful*)

Ruang yang memberikan orang-orang untuk dapat membuat hubungan yang kuat antara tempat (*place*), kehidupan perorangan dan dunia yang lebih besar dan berusaha menghubungkan fisik dan konteks sosial. Ruang terbuka yang dihubungkan dengan kesejahteraan atau tumpang tindih dengan kepentingan individu serta pengalaman-pengalaman membuat suatu ruang menjadi suci bagi suatu masyarakat tertentu. Nilai motivasi ruang publik didefinisikan sebagai “kesejahteraan publik”. Motivasi lingkungan dan visual masuk kedalam kepuasan kebutuhan masyarakat untuk aktifitas pasif, penemuan dan makna. Ruang yang memuaskan kebutuhan masyarakat, melindungi hak mereka dan menawarkan suatu yang lebih bersifat atraktif serta dapat menunjang kesuksesan ekonomi. Ruang terbuka publik yang sebenarnya dikatakan terbangun ketika *user/* pemakai ruang mengakar diarea tersebut, ketika setting yang ada menjadi bagian dari kehidupan mereka. Menurut Carr et al (1992), hal ini dapat dicapai :

- a. Ketika terjadi keserasian didalam sebuah publik space, secara fisik maupun sosial.
- b. Ketika *public space* mendukung berbagai macam aktifitas yang diinginkan oleh pengguna.
- c. Ketika *public space* mampu memberikan rasa nyaman, aman dan terciptanya hubungan dengan orang lain.

II.4.5 Keterkaitan antara Seting Fisik dengan Tingkat Kebutuhan Manusia pada Ruang Publik

Interaksi antara seting fisik dengan kebutuhan manusia berupa perilaku/*behavior*. Pengertian perilaku menurut Parsons (1966, dalam Porteous, 1976) adalah motivasi dasar perilaku manusia dikondisikan dan diwarnai oleh keanekaragaman subsistem seperti psikologi, kultural, sosial dan personality. Menurut Lang (1987), manusiawi dapat ditinjau dari perilaku manusia (*human behavior*) berdasarkan, *perception* (persepsi manusia), *cognition and affect* (pengaruh terhadap manusia), *spatial behavior* (ruang/skala manusia).

Menurut Widley dan Scheidt (1980, dalam Weisman, 1981), kualitas hubungan yang antara perilaku manusia dengan lingkungan dapat dilihat elemen-elemen atribut lingkungan diantaranya :

1. Perangsang indera adalah kualitas dan intensitas perangsang sebagai pengalaman yang dirasakan oleh indera manusia.
2. Kenyamanan adalah keadaan lingkungan yang memberikan rasa yang sesuai dengan panca indera.
3. Aktivitas adalah perasaan adanya intensitas pada perilaku yang terus menerus terjadi dalam suatu lingkungan.
4. Kesusakan adalah perasaan tingkat kepadatan (*density*) di dalam suatu lingkungan.
5. Sosialitas adalah tingkat kemampuan seseorang dalam melakukan hubungan sosial disuatu seting.
6. Privasi adalah kemampuan untuk memonitori jalannya informasi yang terlihat dan yang terdengar baik dari atau pada suatu lingkungan. Privasi merupakan keinginan untuk menjauh dari pandangan dan gangguan.
7. Kontrol adalah kondisi kemudahan suatu lingkungan untuk mewujudkan personalitas, menciptakan teritori serta membatasi ruang.

8. Aksesibilitas adalah kemudahan bergerak melalui penggunaan lingkungan. Kemudahan bergerak yang dimaksud adalah berkaitan dengan sirkulasi (jalan) dan aspek visual. Hal yang harus diperhatikan adalah kelancaran sirkulasi, yaitu tidak menyulitkan pemakai, tidak berliku-liku dan tidak membahayakan (licin).
9. Adaptabilitas adalah kemampuan lingkungan untuk dapat menampung perilaku berbeda yang belum ada sebelumnya.
10. Legabilitas adalah suatu kemudahan bagi seseorang untuk dapat mengenal atau memahami elemen-elemen kunci dan hubungan dalam suatu lingkungan yang menyebabkan orang tersebut menemukan arah atau jalan.
11. Makna adalah kemampuan suatu lingkungan menyajikan makna-makna individual atau kebudayaan bagi manusia.

Menurut Weisman (1981) atribut lingkungan yang mempengaruhi perilaku manusia adalah :

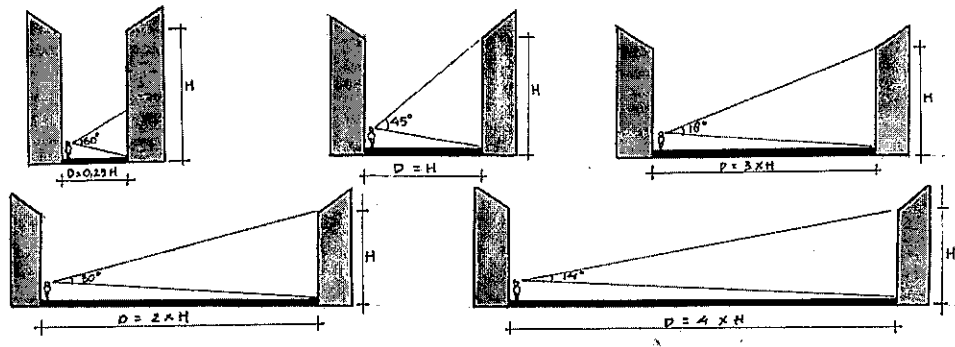
1. Teritorialitas adalah suatu pola tingkah laku yang berhubungan dengan kepemilikan atau hak seseorang atau sekelompok orang atas sebuah tempat atau suatu lokasi geografis atau wilayah yang dianggap sudah menjadi hak seseorang.
2. Ruang personal adalah suatu batas maya yang mengelilingi dan tidak boleh dilalui oleh orang lain. Menurut Sommer (dalam Lang, 1987; 147), ruang personal menunjukkan suatu wilayah dengan suatu batas yang tidak terlihat yang melingkupi seseorang sehingga orang lain tidak dapat memasukinya.
3. Personalitas adalah obyek yang menunjukkan tanda dari suatu tempat didalam suatu ruang. Personalitas merupakan suatu ekspresi dari keinginan estetis, yang juga merupakan upaya membuat ruang menjadi cocok untuk suatu pola aktivitas yang lebih baik. Derajat dimana suatu tempat dipersonalitaskan tergantung kemampuan dari struktur dan

bahan-bahan pada ruang tersebut, intensitas dari kebutuhan pengguna, norma-norma sosial dan aturan-aturan administratif dari konteks tersebut (Lang,1987 :147-148).

II.4.6 Sudut Pandang Ruang Publik Berdasarkan Skala Manusia

Menurut Marlen dalam Ashihara (1981), bila orang melihat lurus kedepan, maka bidang pandangan vertikal diatas bidang pandangan horizontal mempunyai sudut 40 atau $\frac{2}{3}$ dari seluruh sudut pandang mata. Orang dapat melihat keseluruhan bangunan bila sudut pandang 27 atau bila $D/H = 2$ (jarak dibagi tinggi=2).

Menurut Ashihara (1981), $D/H < 1$ merupakan batas perubahan nilai dan kualitas ruang. Jadi bila $D/H < 1$ orang akan merasakan jarak bangunan menjadi agak kekecilan. Bila $D/H = 1$ maka orang akan merasakan keseimbangan antara tinggi bangunan dan ruang diantaranya. Bila akan melihat sekelompok bangunan maka D/H berkisar antara 2 dan 3 tetapi bila $D/H = 4$ maka pengaruh nilai ruang akan hilang dan pengaruh timbal balik antara bangunan sukar dirasakan, kecuali bila ditambahkan gallery penghubung. Ruang luar mempunyai daya meruang antara 21 – 24 m, jika melebihi maka tidak memiliki daya meruang cenderung menjadi tidak jelas dan kabur serta memberi kesan monoton dan membosankan. Untuk setiap jarak 21- 24 m harus ada perubahan dan pergantian secara kontinu dalam irama, tekstur, tinggi permukaan lantai dan penambahan elemen-elemen penonjolan pad dinding atau penambahan etalase.



Gambar II. 6 Skala dan Proporsi Ruang

Sumber : *Exterior Design in Architecture*, Ashihara, 1981

Menurut Barlett (1982), panjang jalan mempengaruhi karakter keseluruhan runag jalan, semakin pendek ruang jalan *human scale* semakin kuat. Maksimum panjang ruas jalan = 1.500 m untuk tetap mewujudkan human scale, lebih besar dari itu perlu penambahan *building offsets*, *arches*, *gates*, dominan garis horizontal/vertikal untuk mengurangi efek panjang jalan. Menurut Ashihara (1981), jarak pedestrian untuk pejalan kaki kurang lebih 300 m merupakan jarak yang cukup mudah dicapai dan menyenangkan, pada kurang lebi 450 m orang masih dapat mencapai jika suasana nyaman, sedangkan melebihi jarak tersebut diluar skala pejalan kaki.

BAB III

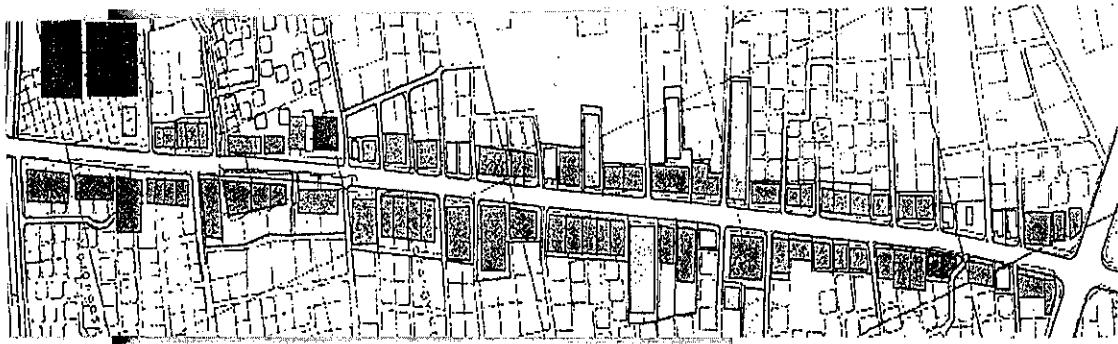
METODE PENELITIAN

III.1 Lingkup Studi dan Wilayah Penelitian

Mengacu pada tujuan penelitian, yaitu untuk mengetahui pengaruh karakter kawasan serta karakter ruang khususnya area pedestrian untuk mendapatkan solusi untuk pemecahan masalah tentang konflik yang terjadi di jalur pedestrian. Bahan yang akan diamati untuk memperoleh data memerlukan informasi melalui pengamatan dan pencatatan adalah seting fisik pedestrian, kegiatan/aktifitas yang terjadi pada pedestrian, seting zona ruang kegiatan pada pedestrian, sistem pergerakan manusia/ kendaraan serta kajian terhadap standard desain.

Penelitian dilakukan disepanjang penggal jalan Kaliurang (perempatan Polsek Depok-Perempatan Ring Road). Jalan ini merupakan jalan utama penghubung kota Yogyakarta ke arah utara. Sepanjang penggal jalan Kaliurang (km 4,5 – 6,8) tumbuh kegiatan pendidikan perdagangan dan perkantoran. Perubahan fungsi bangunan cenderung cepat dari fungsi huniam ke komersil, keberadaan PKL pada trotoar dan pedestrian juga ikut andil dalam membentuk karakter jalan Kaliurang sebagai kawasan komersil.

Jalan Kaliurang yang merupakan wilayah penelitian dibatasi oleh :



Gambar 3.1 Batas Wilayah penelitian Jalan Kaliurang
Sumber : YUIMS, Pemerintah Propinsi DIY

III.2 Cara/Langkah-langkah pokok penelitian

Dalam kajian ini metode observasi lapangan untuk mengumpulkan data awal. Analisa terhadap hasil dan kompilasi data dikaitkan dengan teori yang ada, khususnya berdasarkan observasi lapangan digunakan untuk merumuskan permasalahan yang ada. Selanjutnya studi literatur yang digabungkan bersama dengan hasil observasi lapangan, dilakukan sebagai dasar dalam menyelesaikan permasalahan. Akhirnya akan diperoleh kesimpulan yang menjadi landasan dalam menentukan suatu konsep.

III.3 Metode Pengalian Data & Informasi

Penentuan metode dalam penelitian ini dari acuan teori yang berkaitan dengan permasalahan dengan meninjau lokasi serta berdasarkan hasil '*grounded riset*' dilapangan agar mendapatkan gambaran variabel yang kontekstual/sesuai dengan fenomena yang ada sesuai dengan tujuan penelitian.

Berdasarkan kajian pustaka, diperoleh variabel penelitian tentang penataan pedestrian serta perilaku pejalan kaki yaitu :

1. Seting Fisik

Untuk mengetahui seting fisik antara lain dilakukan melalui pengukuran bentuk dan dimensi pedestrian, elemen yang terdapat didalamnya dan jarak antar elemen dengan elemen fisik lainnya yang ada di jalur pedestrian (*place centered mapping*). Yakni metode pengamatan perilaku untuk mengetahui bagaimana manusia atau sekelompok manusia memanfaatkan dan mengakomodasi perilakunya kedalam suatu situasi waktu dan tempat tertentu. Dengan pengertian bahwa teknik tersebut arah konsentrasinya pada satu tempat spesifik baik berdimensi kecil maupun besar. Dalam hal ini yang digunakan penelitian adalah elemen penunjang jalur pejalan kaki.

Didalam menentukan variabel penelitian diperlukan pengamatan secara tipologi yakni mengungkap kawasan dengan menampilkan kawasan dalam format peta tematik, grafik dan tabel hasil identifikasi. Sehingga akan memudahkan didalam menganalisa data

2. Intensitas kegiatan/aktivitas yang ada

Pengelompokan jenis kegiatan dituangkan dalam *time budget* untuk mengidentifikasi waktu aktifitas, kegiatan manusia maupun kendaraan yang terjadi di pagi, siang dan malam hari pada kurun waktu tertentu.

3. Ruang Kegiatan

Seting ruang kegiatan melalui pengamatan karakteristik jenis kegiatan, intensitas kepadatan yang terjadi dan luasan area yang digunakan pada zona tertentu.

4. Alur Pergerakan

Alur pergerakan dapat diketahui dengan mengidentifikasi alur sirkulasi pergerakan manusia/kendaraan (*personal centered mapping*). Yakni suatu metode pengamatan terhadap pergerakan manusia pada suatu periode waktu. Teknik tersebut berkaitan tidak hanya pada lokasi tertentu, tetapi dengan beberapa lokasi. Penelitian berhadapan dengan seseorang yang khusus diamati. Dalam penelitian ini individu-individu yang diamati meliputi pengguna jalur pejalan kaki baik laki-laki (karyawan,mahasiswa,pelajar,remaja putra) dan perempuan (karyawati,mahasiswi,ibu-ibu,remaja putri).

5. Metode Wawancara

Wawancara dilakukan setelah melakukan *behavioral mapping*, untuk mengetahui alasan melakukan tingkah laku selama mempunyai aktivitas di jalur pejalan kaki serta persepsi tentang kondisi jalur pejalan kaki di

kawasan tersebut serta aktivitas yang mempengaruhi aktivitasnya di jalur pejalan kaki.

III.4 Penentuan Sampel Penelitian

Penentuan pengambilan sampel penelitian tentunya sesuai dengan pendekatan kualitatif dengan menggunakan cara purposive sampling, yang pengambilan sampelnya tidak didasarkan pada jumlah sampelnya, melainkan memberikan perhatian pada kedalaman penghayatan obyek

III.5 Alat Penelitian

Alat penelitian yang digunakan dalam pengumpulan data dilapangan, adalah observasi dan wawancara partisipatif yang berupa beberapa pertanyaan.

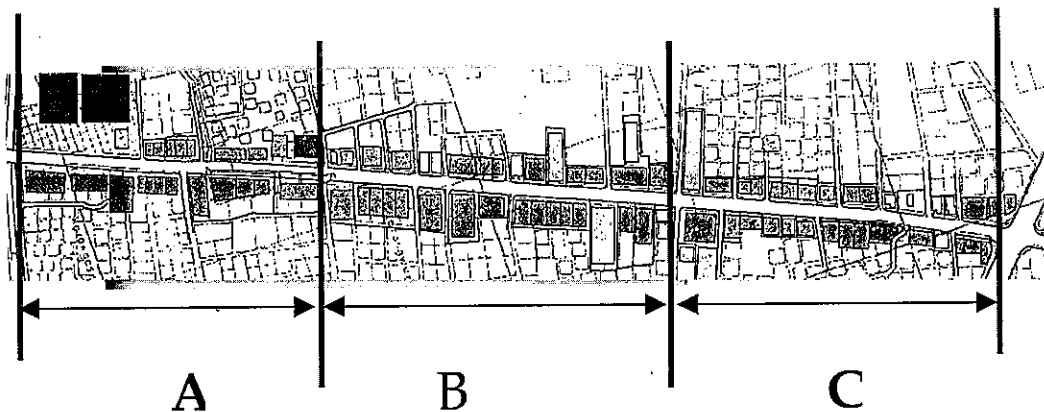
- Alat yang digunakan untuk mendata adalah peta dasar berupa blok plan, alat tulis digunakan untuk peta dasar berupa blok plan, alat tulis digunakan untuk pemetaan dan pengukuran.
- Untuk merekam seting fisik pedestrian dan memetakan elemen-elemen fisik yang ada pada kawasan amatan, didokumentasikan dengan photo dan suasana kawasan dengan menggunakan kamera.

III.6 Jalannya Penelitian

Penelitian dilakukan secara langsung dilapangan dengan mencari data yang sesuai dengan variabel-variabel yang ada. Observasi lapangan dalam pencarian, pengambilan dan pengimpulan data merupakan metode utama dan peneliti menjadi alat utama dalam pengumpulan data di lapangan. Langkah-langkah dalam pencarian, pengambilan dan pengumpulan data sebagai berikut :

1. Langkah Pertama

Mengadakan persiapan peralatan untuk survey lapangan dengan melihat terlebih dahulu permasalahan yang memerlukan data-data lapangan. Karena penggal jalan Kaliurang panjangnya lebih kurang 2.300 m terlebih dahulu dibagi menjadi 3 zona pengamatan, berdasarkan karakter kegiatan dan elemen yang terdapat dalam ruang gerak. **Zona A** dimulai dari perempatan Polres Depok hingga jalan Megatruh (Pamor Swalayan), **Zona B** dimulai dari perempatan jalan Megatruh sampai dengan perempatan jalan Pandega Mandala (Apotek Bentar), **Zona C** dimulai dari perempatan jalan Pandega Mandala hingga perempatan Ringroad.



Gambar 3.2 Pembagian Segmen Amatan
Sumber : Survey lapangan, 2003

2. Langkah Kedua

Mengidentifikasi *Physical Setting* ruang gerak yang meliputi :

- a. Pengukuran dimensi pedestrian *walls*, dan fungsinya.
- b. Jenis elemen dalam pedestrian (*pedestrian streetscape*)
- c. Bentuk, dimensi, tata letak pedestrian dan elemen fisik lainnya.
- d. Pengaruh pedestrian *wall* yang merupakan elemen enclosure terhadap pedestrian. Data yang diperoleh dipergunakan untuk membuat peta tematik, sketsa, lay out tata letak elemen dan menyusun daftar jenis

populasi dan bentuk elemen fisik, dan mengetahui faktor yang mempengaruhi bentuk *setting*.

Untuk mengetahui adanya perubahan aktifitas yang dipengaruhi oleh seting elemen dilakukan pencatatan waktu dibagi dalam 6 tahap :

- Tahap I : 06.00– 08.00
- Tahap II : 08.00 – 12.00
- Tahap III : 12.00 – 15.00
- Tahap IV : 15.00 – 21.00

3. Langkah Ketiga

Mencari dan mengidentifikasi adanya kegiatan pejalan kaki dan pengguna pedestrian lainnya yang berpengaruh pada kawasan yang terjadi pada waktu tertentu, seperti :

- a. Kegiatan yang berlangsung 24 jam.
- b. Kegiatan pejalan kaki
- c. Kegiatan PKL
- d. Menunggu bis
- e. Antrian taksi dan jasa pindahan kost
- f. Suasana ruang

Data yang didapatkan, dipergunakan untuk membuat peta sebaran titik konsentrasi kegiatan pejalan kaki, PKL, kendaraan, pengelompokkan jenis kegiatan dan mendata faktor-faktor yang mempengaruhi kegiatan.

4. Langkah Keempat

Mengidentifikasi area yang dibutuhkan tiap kegiatan dalam luasan tertentu yang terjadi pada alur pedestrian sepanjang daerah amatan dan berpengaruh pada penggal jalan.

- a. Mendata jenis area kegiatan individu maupun kelompok
- b. Mengidentifikasi seting kebutuhan luas ruang kegiatan
- c. Mengkategorisasikan jenis area kegiatan.

Data yang dihasilkan dipergunakan untuk mengetahui jenis area kegiatan, adanya perubahan kegiatan. Pada tahap ini untuk melengkapi data dan informasi juga dilaksanakan wawancara secara langsung dan terbuka sehingga diharapkan input bersifat obyektif dari pelaku.

5. Langkah Kelima

Mengidentifikasi alur pergerakan manusia dan kendaraan pada pagi, siang dan malam hari, seperti :

- a. Mencatat alur pergerakan manusia (*personal centered mapping*)
- b. Mencatat alur pergerakan kendaraan.

Waktu pencatatan diambil yang dapat mewakili suatu suasana kegiatan dalam jangka waktu 24 jam. Data yang dihasilkan dipergunakan untuk mengetahui alur pergerakan dan sirkulasi manusia dan kendaraan, dengan hasil akhir skema kepadatan lalu lintas manusia maupun kendaraan.

III.7 Analisis Data

Untuk menganalisis hasil dengan model studi kasus (*case study*) yaitu dengan menilai dan menganalisa suatu kawasan dengan permasalahan yang terjadi dan dimungkinkan bisa terjadi dikawasan lain. Tujuan dari model studi kasus ini untuk menjelaskan dan mengoptimalkan studi kasus yang dihubungkan dengan data lapangan (fisik dan non fisik aktivitas) dan kecenderungannya. Untuk dapat melakukan analisis perlu dipersiapkan teori-teori yang dapat mendukung proses identifikasi hasil pengamatan. Analisis data dilakukan setelah semua data terkumpul dan dipetakan sesuai dengan parameter yang ada, sehingga diharapkan dapat diperoleh kelompok sampel yang mempunyai spesifik setting fisik elemen dan semua kegiatan yang terjadi, jenis dan luasan ruang kegiatan serta aqlur pergerakan pada ruang gerak.

Data-data yang diperoleh dan dikelompokkan secara kuantitatif. Bentuk dan tuntutan kebutuhan ruang pejalan kaki, dapat dilakukan pembahasan/ analisa keterkaitan antar fungsi, bentuk fisik pedestrian, sistem pergerakan pejalan kaki dan kendaraan serta kecenderungan perubahan aktivitas pada jalur pedestrian.

Analisis yang dilakukan dengan beberapa langkah :

1. Dari data yang diperoleh dikumpulkan sehingga dapat dihasilkan peta aktifitas pergerakan individu dan kelompok, peta lay out peletakan elemen-elemen fisik yang cenderung mempengaruhi aktifitas pejalan kaki.
2. Dari data yang dipetakan tersebut, diidentifikasi faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi setting fisik pada jalur pedestrian.
3. Membuat identifikasi atas kecenderungan-kecenderungan pada waktu-waktu tertentu mengenai kepadatan, fungsi titik tujuan (manusia dengan kegiatannya), ruang pergerakan dan lain sebagainya.
4. Menganalisis kecenderungan yang berpengaruh langsung pada perilaku pejalan kaki, perletakan elemen fisik pada pedestrian sebagai tolak ukur dalam menentukan elemen-elemen apasaja yang ada pada jalur pedestrian.
5. Hasil dari analisis data diharapkan dapat memberikan arahan setting fisik pada pedestrian untuk memberikan pelayanan optimal sesuai dengan fungsinya untuk kemudahan, kenyamanan dan keamanan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN & PEMBAHASAN

IV.1 Kondisi Umum Jalan Kaliurang

Kawasan jalan Kaliurang secara administratif masuk dalam Wilayah Pemerintahan Kabupaten Sleman. Terletak pada area perbatasan kodya Yogyakarta dengan kabupaten Sleman. Penggal jalan kaliurang yang dijadikan sebagai obyek amatan dibatasi oleh :

- Ring road bagian Utara
- Jalan kampus bagian Selatan
- Kampung Pogung bagian Barat
- Kocoran Baru bagian Timur.

Ditinjau dari aspek ruang kota, jalan Kaliurang terletak pada bagian Utara dan merupakan ruang linear yang berfungsi sebagai salah satu akses utama penghubung kota Yogyakarta kearah Utara. Fungsi jalan Kaliurang sebagai penghubung ini semakin padat / kompleks dengan keberadaan kampus dan perkantoran disekitarnya.

Keberadaan berbagai aktifitas namun tidak didukung prasarana yang memadai serta elemen yang dapat memberikan kenyamanan dan kemudahan bagi pengguna jalan, secara fungsional tidak tercapai.

IV.2 Hasil Penelitian

Identifikasi pada penggal Jalan Kaliurang (Km 4,5 – Km 6,8) berdasarkan variabel yang telah ditentukan, serta dikelompokkan berdasarkan segmen amatan dan secara spasial kawasan .

Fokus amatan yang ditinjau yakni

1. **Tipologi Ruang Jalan**, untuk mendapatkan karakter bentuk setting ruang.
2. **Tipologi Persimpangan**, untuk mencari beragam setting yang dapat menimbulkan konflik.

3. **Tipologi bangunan**, yakni peruntukan lahannya, Tinggi lantai & setpront bangunan. Yakni pengembangan aktifitas di jalur pedestrian .
4. **Tipologi jalur Pedestrian & setting elemen** , yakni elemen yang ada di pedestrian serta bentuk dan perkerasannya sebagai faktor pendukung. Tujuannya untuk mengetahui aktivitas yang terjadi sehingga menyebabkan overload pada ruang pedestrian. untuk itu untuk mengetahui elemen *semifix* ini dengan *time budget*.

IV.2.1 Identifikasi Kawasan Jalan Kaliurang

1. Tipologi Ruang Jalan Kaliurang

- **Segmen A** : tipologi ruang terdiri dari berbagai macam fungsi bangunan diantaranya fungsi pendidikan, toko, rumah makan, tempat tinggal dsb. Untuk bangunan yang ada ketinggiannya bervariasi (Lihat grafik IV.3.b). sehingga dominasi tinggi lantai bangunan di segmen A yakni 1 lantai. Sedangkan untuk meninjau pembentuk ruang dengan mengamati bangunan disisi timur & sisi barat yang saling berhadapan.
- **Segmen B** : tipologi pembentuk ruag jalan pada segmen B dengan meninjau tinggi lantai bangunan didominasi bangunan 1 lantai. Yakni 35 buah sisi timur dan 35 buah sisi barat. (lihat tabel IV.1)
- **Segmen C** : tipologi pembentuk ruag jalan pada segmen C dengan meninjau tinggi lantai bangunan didominasi bangunan 1 lantai. (lihat tabel IV.1)

2. Persimpangan Jalan Kaliurang

- **Segmen A** : banyaknya persimpangan yang ada di segmen A sebanyak 7 buah yang mana terdiri dari simpang 4 siku, simpang 4 tidak siku, simpang 4 sig zag, simpang 3 siku dan simpang 3 tidak siku. Yang mendominasi persimpangan di segmen A simpang 3 siku (lihat tabel IV.2)



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

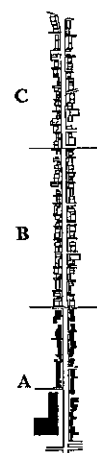
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

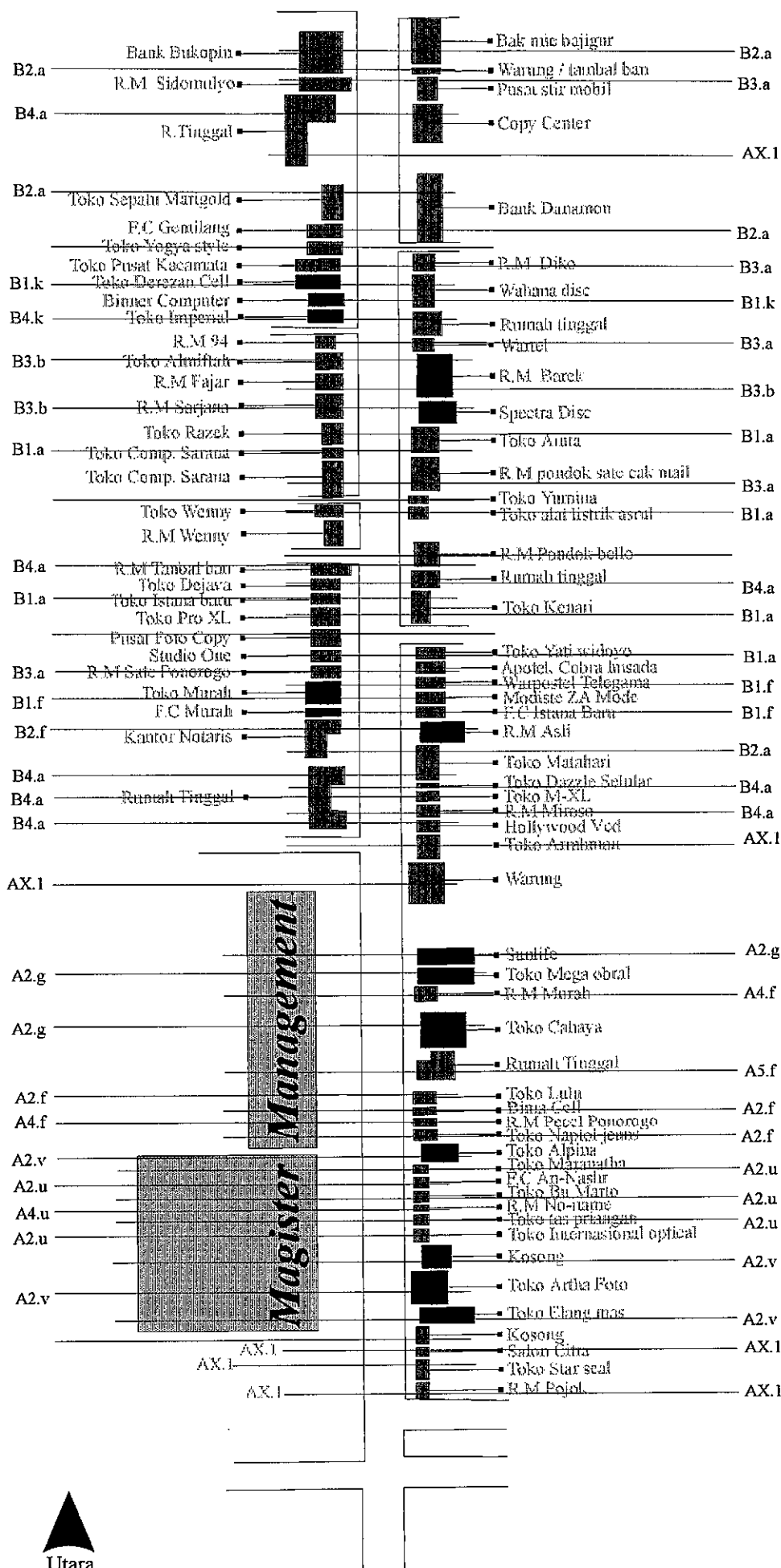
Gambar IV.1
Peta Tematik Pembentuk
Ruang Jalan Segmen A
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

■ 5 Lantai ■ 3 Lantai
■ 2 Lantai ■ 1 Lantai





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

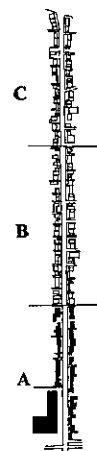
JUDUL GAMBAR

Tabel & Grafik
Tinggi Lantai Bangunan
Segmen A
Sumber : Data diolah 2002

Tabel IV.1
Pembentuk Ruang Jalan

Grafik IV.1
Dominasi Pembentuk Ruang Jalan

LOKASI

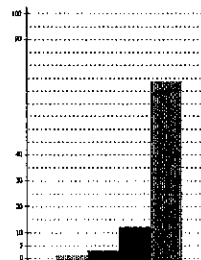


KETERANGAN

5 Lantai 3 Lantai
2 Lantai 1 Lantai

Tinggi Bangunan	Std. Deviasi	Std. Error	Jumlah
5 Lantai	0	1	1
3 Lantai	0	3	3
2 Lantai	10	2	12
1 Lantai	44	25	69

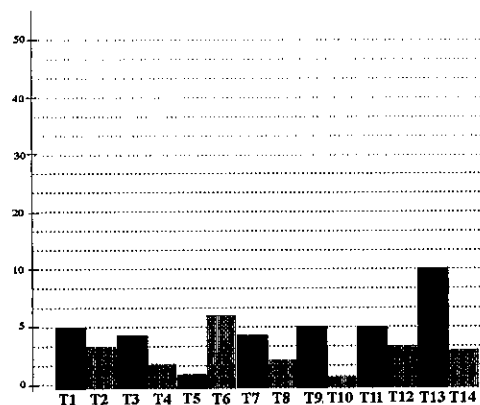
Tabel IV.3 b Tinggi Lantai Bangunan



Grafik IV.3 b Dominasi Tinggi Lantai Bangunan

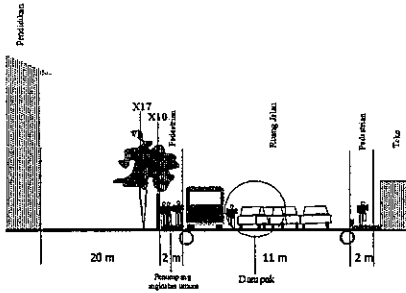
Tipologi Ruang	Jumlah
T1. A2.u (Pendidikan 5 lt x Toko 1 lt)	5
T2. A2.g (Pendidikan 2 lt x Toko 2 lt)	3
T3. A2.v (Pendidikan 5 lt x Toko 2 lt)	4
T4. A4.f (Pendidikan 2 lt x R.Makan 1 lt)	2
T5. A5.f (Pendidikan 2 lt x R.Tinggal 1 lt)	1
T6. B1.a (Toko 1 lt x Toko 1 lt)	6
T7. B1.f (Toko 2 lt x Toko 1 lt)	3
T8. B1.k (Toko 3 lt x Toko 1 lt)	2
T9. B2.a (Toko 1 lt x Kantor 1 lt)	5
T10. B2.f (Toko 2 lt x Kantor 1 lt)	1
T11. B3.a (Toko 1 lt x R.Makan 1 lt)	5
T12. B3.b (Toko 1 lt x R.Makan 2 lt)	3
T13. B4.a (Toko 1 lt x R.Tinggal 1 lt)	8
T14. AX.1 (Toko 1 lt x Halaman/Lorong)	3

Tabel IV.1 Pembentuk Ruang Jalan

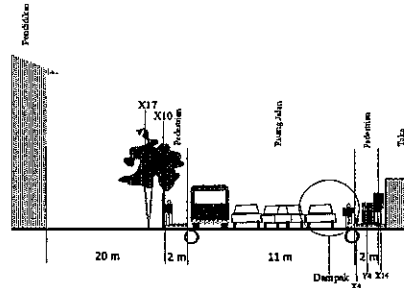


Grafik IV.1 Dominasi Pembentuk Ruang Jalan

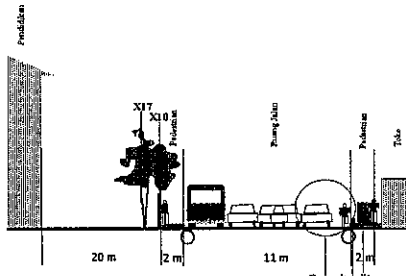
K1 A = Konflik 1 sisi, 1 jenis elemen
ada pada pk1.09.00-15.00-15.00-21.00



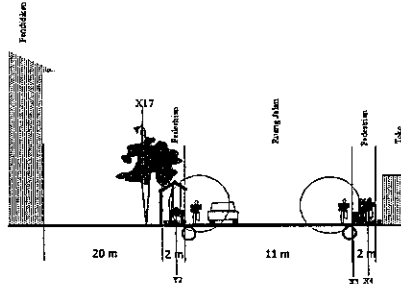
K1 C = Konflik 1 sisi, 3 jenis elemen
tidak dominan, ada pada pk1.09.00-15.00



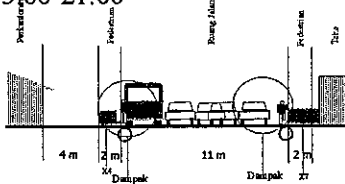
K1 B = Konflik 1 sisi, 2 jenis elemen
dominan pada pk1.09.00-15.00-15.00-21.00



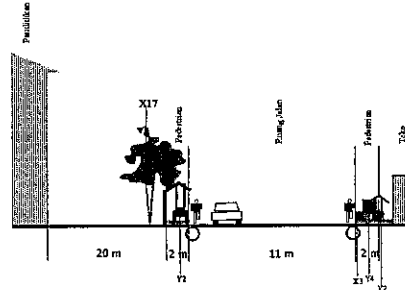
K2 A,B = Konflik 2 sisi, 1 dan 2 jenis elemen
dominan pada jam 15.00-21.00



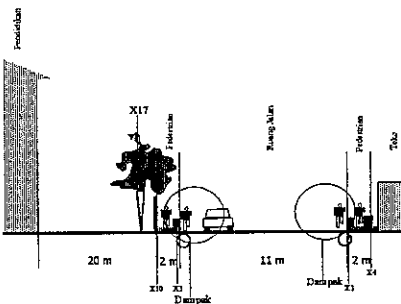
K2 A = Konflik 2 sisi, 1 jenis elemen
tidak dominan, ada pada pk1.09.00-15.00
dan 15.00-21.00



K2 A,C = Konflik 2 sisi, 1 dan 3 jenis elemen
tidak dominan, ada pada jam 15.00-21.00



K2 B = Konflik 2 sisi, 2 jenis elemen
tidak dominan



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

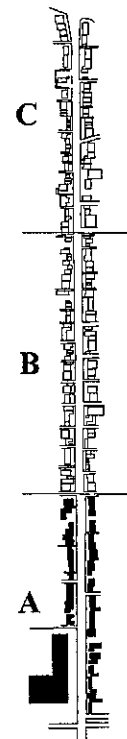
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

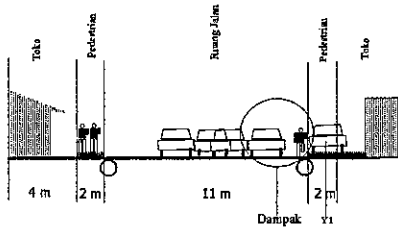
JUDUL GAMBAR

POTONGAN RUANG JALAN
TIPOLOGI KONFLIK SEGMENT A
Data Survei: 6-12 Januari 2003

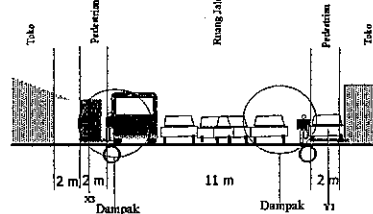
LOKASI



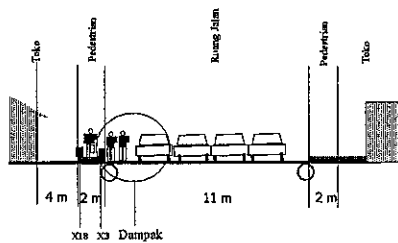
K1 A = Konflik 1 sisi, 1 jenis elemen
dominan pada pkl.09.00-15.00-15.00-21.00



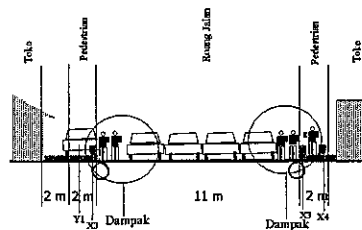
K2 A = Konflik 2 sisi, 1 jenis elemen
tidak dominan, ada pada pkl.
09.00-15.00 dan 15.00-21.00



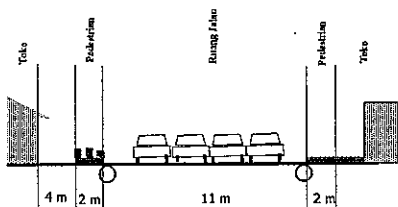
K1 B = Konflik 1 sisi, 2 jenis elemen
dominan pada pkl.09.00-15.00-15.00-21.00



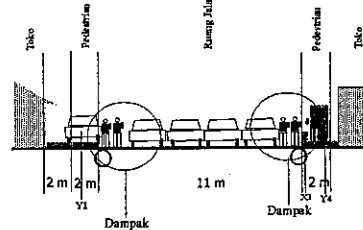
K2 B = Konflik 2 sisi, 2 jenis elemen
dominan pada pkl 15.00-21.00



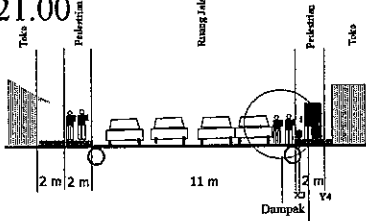
K1 C = Konflik 1 sisi, 3 jenis elemen
tidak terdapat pada segmen B



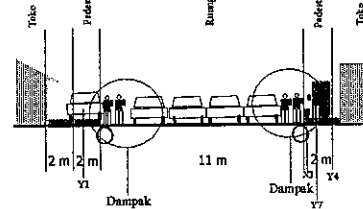
K2 A,B = Konflik 2 sisi, 2 jenis elemen
tidak dominan, ada pada
pkl 09.00-15.00 -15.00-21.00



K1 A,B = Konflik 1 sisi, 2 jenis elemen
tidak dominan, ada pada pkl.09.00-15.00
15.00-21.00



K2 A,C = Konflik 2 sisi, 3 jenis elemen
tidak dominan, ada pada
pkl 09.00-15.00 -15.00-21.00



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

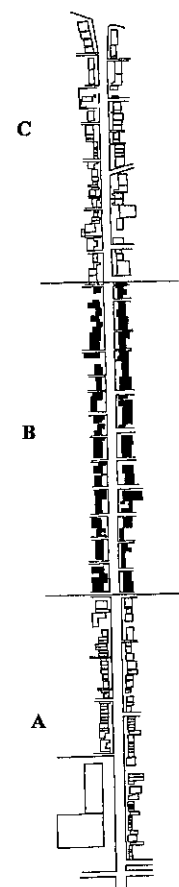
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

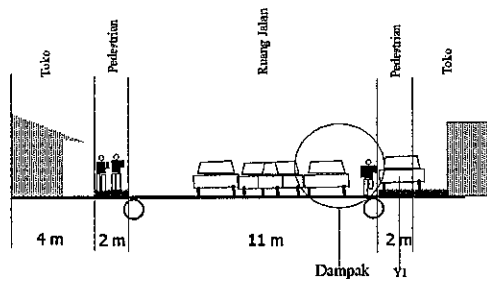
JUDUL GAMBAR

POTONGAN RUANG JALAN
TIPOLOGI KONFLIK SEGMENT B
Data Survey: 6-12 Januari 2023

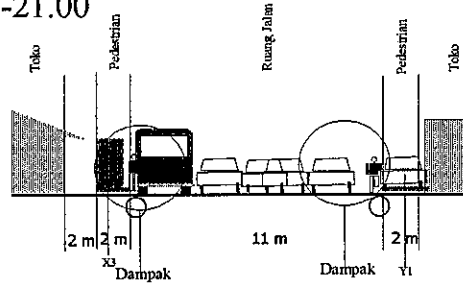
LOKASI



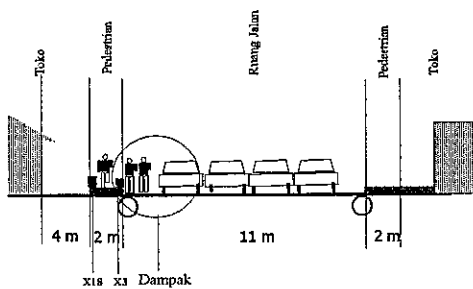
K1 A = Konflik 1 sisi, 1 jenis elemen dominan 24 jam



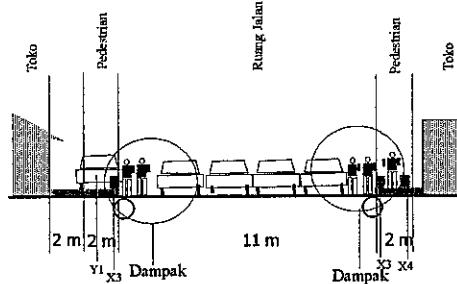
K2 A = Konflik 2 sisi, 1 jenis elemen dominan, pada pkl.09.00-15.00 dan 15.00-21.00



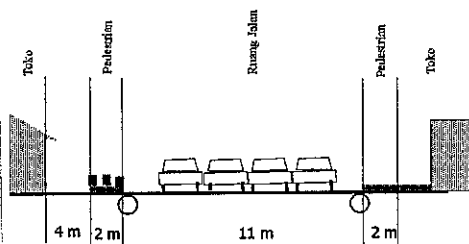
K1 B = Konflik 1 sisi, 2 jenis elemen tidak dominan, ada pada pkl.09.00-15.00



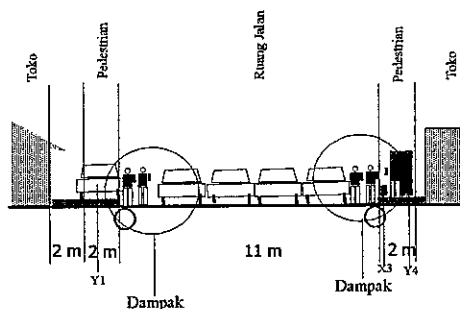
K2 B = Konflik 2 sisi, 2 jenis elemen tidak dominan, ada pada pkl 09.00-15.00



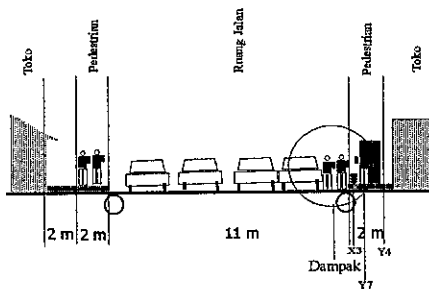
K1 C = Konflik 1 sisi, 3 jenis elemen tidak dominan, ada pada pkl 15.00-21.00



K2 A,B = Konflik 2 sisi, 2 jenis elemen tidak dominan, ada pada pkl 15.00-21.00



K1 A,B = Konflik 1 sisi, 2 jenis elemen tidak terdapat pada Segmen C



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

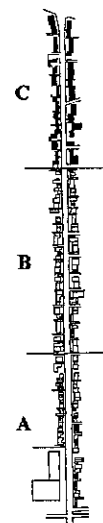
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

POTONGAN RUANG JALAN
TIPOLOGI KONFLIK SEGMENT C
Data Survey: 6-12 Januari 2019

LOKASI





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

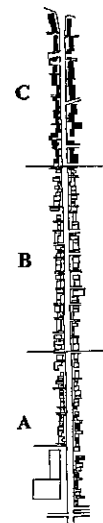
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

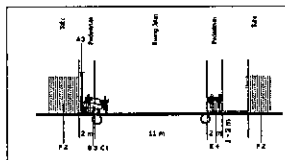
JUDUL GAMBAR

POTONGAN RUANG JALAN
TIPOLOGI KONFLIK SEGMENT C
Data Survey: 6-12 Januari 2020

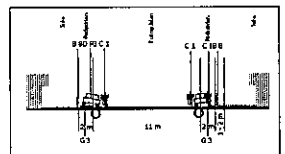
LOKASI



① A9, A8 + B6 + C1 + DP2 + E4 + F1 + G4

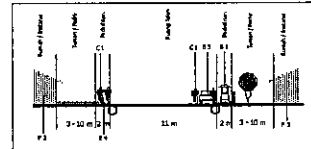


② A3 + B3 + C1 + DP2 + E4 + F2 + G5

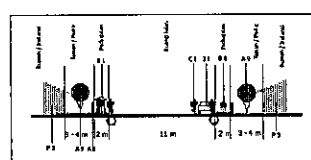


③ B8 + C1 + DP3 + E4 + F1 + G3

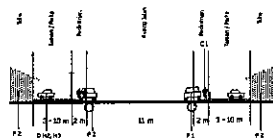
④ B3 + C1 + DH2, H3, P1, P2 + E4 + F2 + G3

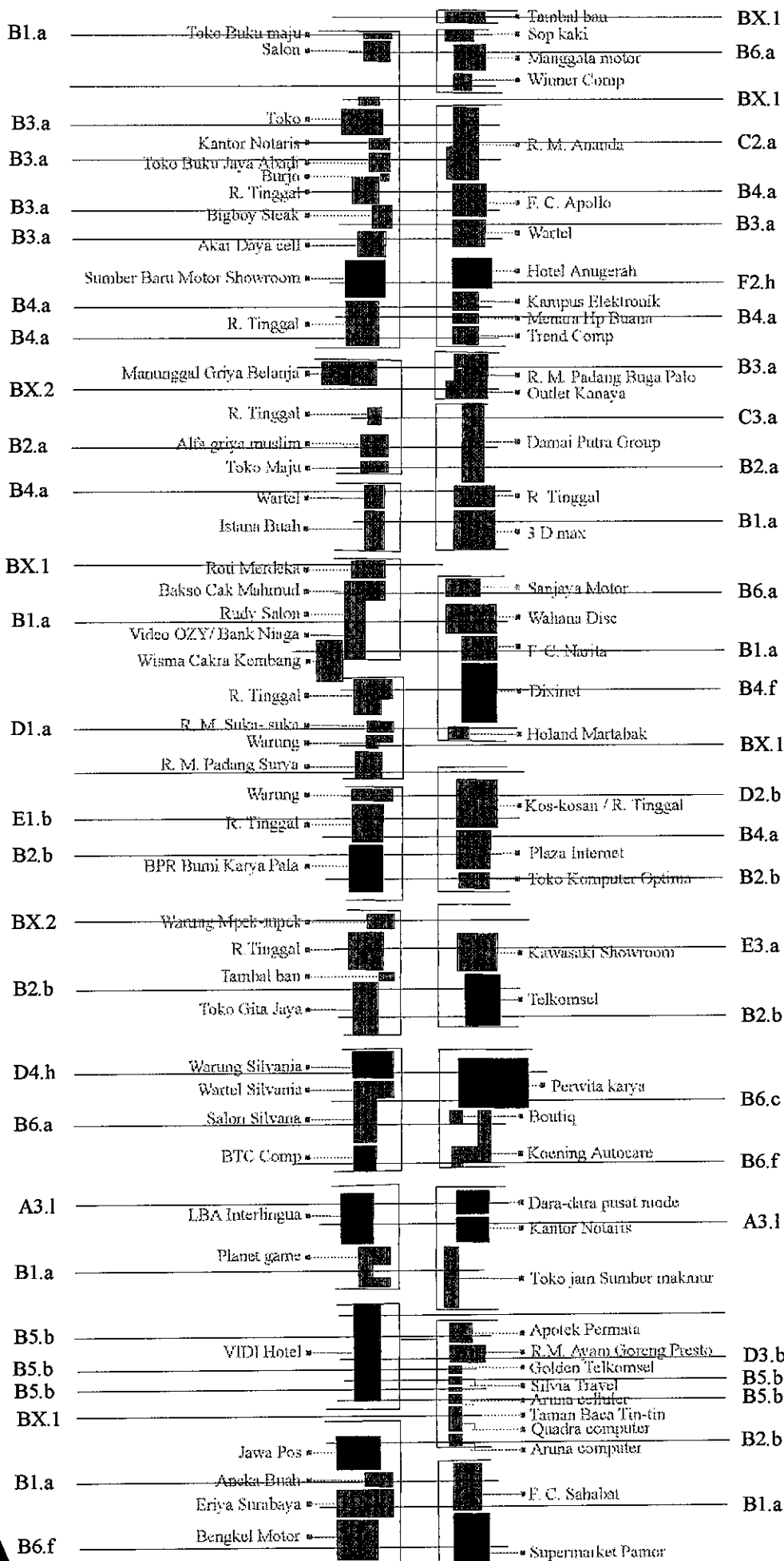


⑤ B1, B3 + C1 + DP2, DJ1 + E4 + F3 + G4



⑥ A9, A8, + B1, B6 + C1 + DP1, P2, P3, J1 + E4 + F3 + G5





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

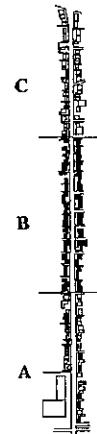
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.1
Peta Tematik Pembentuk
Ruang Jalan Segmen B
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

5 Lantai 3 Lantai
2 Lantai 1 Lantai



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

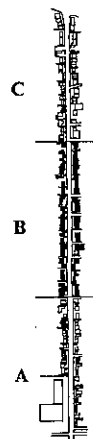
Tabel IV.3 b
Tinggi Lantai Bangunan

Grafik IV.3 b
Dominasi Tinggi Lantai Bangunan

Tabel IV.1
Pembentuk Ruang Jalan

Grafik IV.1
Dominasi Pembentuk Ruang Jalan

LOKASI

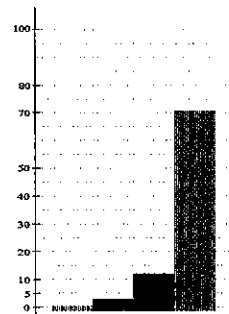


KETERANGAN

5 Lantai 3 Lantai
2 Lantai 1 Lantai

Tinggi Bangunan	Sisi Timur	Sisi Barat	Jumlah
5 Lantai	0	0	0
3 Lantai	1	2	3
2 Lantai	6	5	11
1 Lantai	35	35	70

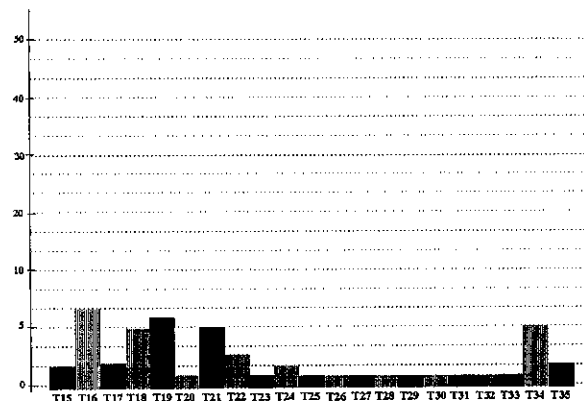
Tabel IV.3 b Tinggi Lantai Bangunan



Grafik IV.3 b Dominasi Tinggi Lantai Bangunan

Tipologi Ruang	Jumlah
T15.A11 (Pondokan 11 x 8 Kantor 20)	2
T16.B1.a (Toko 11 x 8 Toko 10)	7
T17.B2.a (Toko 11 x 8 Kantor 10)	2
T18.B1.b (Toko 11 x 8 Kantor 20)	5
T19.B4.a (Toko 11 x 8 Tenggol 10)	6
T20.B4.f (Toko 20 x 8 Tenggol 10)	1
T21.B5.b (Toko 11 x 8 Hotel / Pengapasan 20)	5
T22.B4.g (Toko 11 x 8 Servis Motor / Showroom 10)	3
T23.B4.g (Toko 11 x 8 Servis Motor / Showroom 10)	1
T24.B4.g (Toko 11 x 8 Servis Motor / Showroom 10)	2
T25.C7.a (Kantor 11 x 8 Toko 10)	1
T26.C7.a (Kantor 11 x 8 Toko 20)	1
T27.D1.a (R. Makan 11 x 8 R. Makan 10)	1
T28.D1.b (R. Makan 11 x 8 Tenggol 20)	1
T29.D1.b (R. Makan 11 x 8 Hotel / Pengapasan 20)	1
T30.D4.b (R. Makan 11 x 8 Servis Motor / Showroom 10)	1
T31.E1.b (R. Tenggol 11 x 8 Tenggol 20)	1
T32.E2.a (R. Tenggol 11 x 8 Servis Motor / Showroom 10)	1
T33.F2.b (Hotel / Pengapasan 11 x 8 Servis Motor / Showroom 10)	1
T34.B2.c (Toko 11 x 8 Jalan / Lantai 10)	5
T35.B2.c (Toko 11 x 8 Lantai 10)	2

Tabel IV.1 Pembentuk Ruang Jalan



Grafik IV.1 Dominasi Pembentuk Ruang Jalan



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

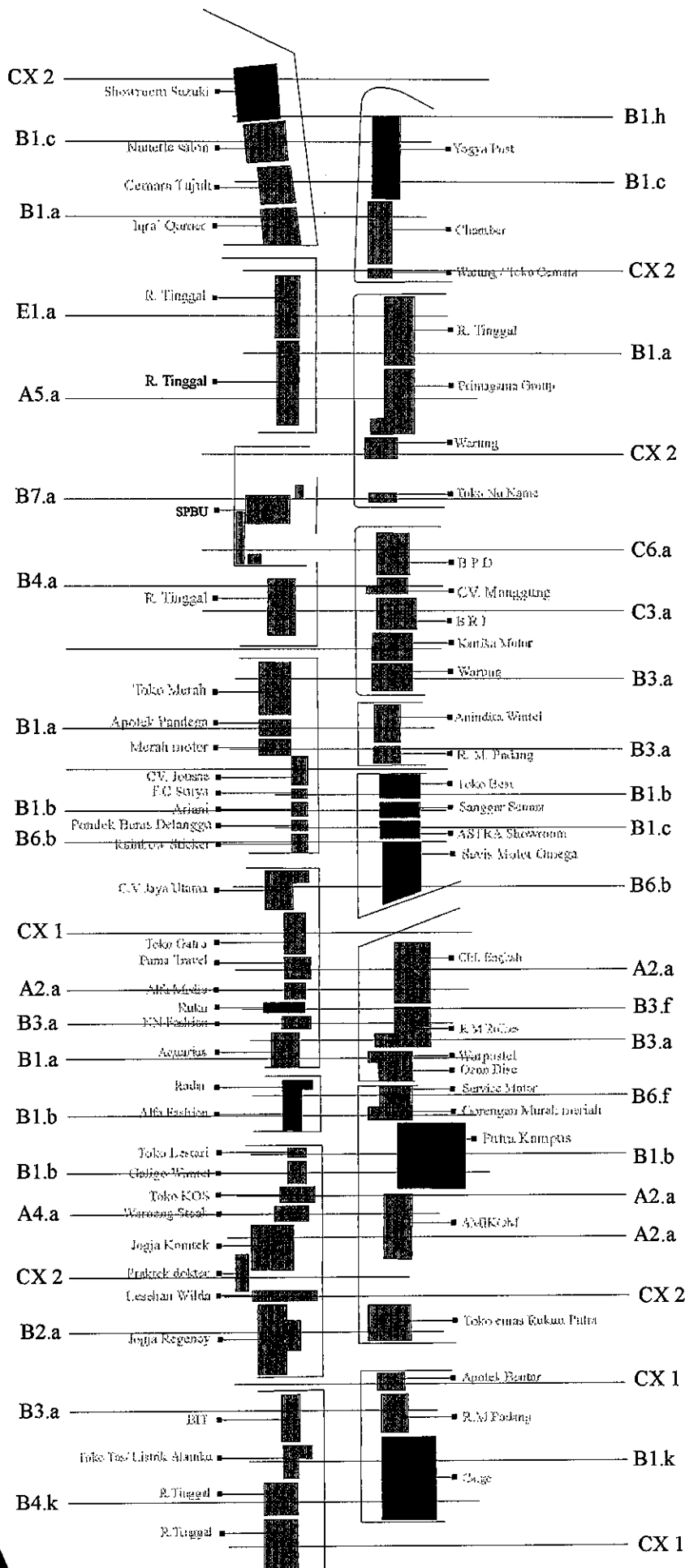
Gambar IV.1
Peta Tematik Pembentuk
Ruang Jalan Segmen C
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

■ 5 Lantai ■ 3 Lantai
■ 2 Lantai ■ 1 Lantai





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

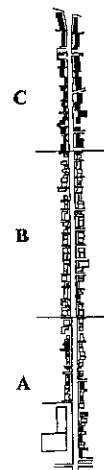
Tabel IV.3 b
Tinggi Lantai Bangunan

Grafik IV.3 b
Dominasi Tinggi Lantai Bangunan

Tabel IV.1
Pembentuk Ruang Jalan

Grafik IV.1
Dominasi Pembentuk Ruang Jalan

LOKASI

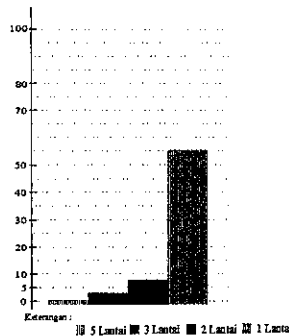


KETERANGAN

5 Lantai 3 Lantai
2 Lantai 1 Lantai

Tinggi Bangunan	Sel Timur	Sel Barat	Jumlah
5 Lantai	0	0	0
3 Lantai	3	0	3
2 Lantai	4	3	7
1 Lantai	21	34	55

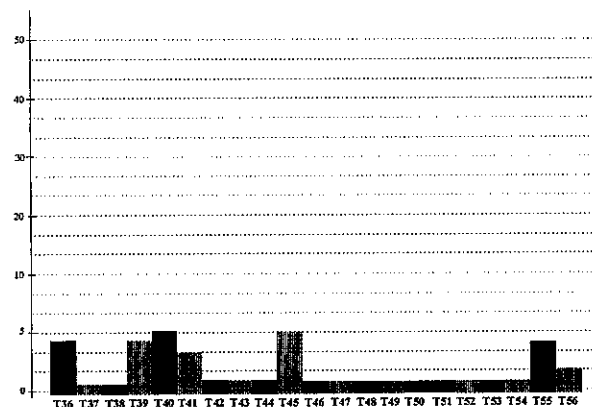
Tabel IV.3 b Tinggi Lantai Bangunan



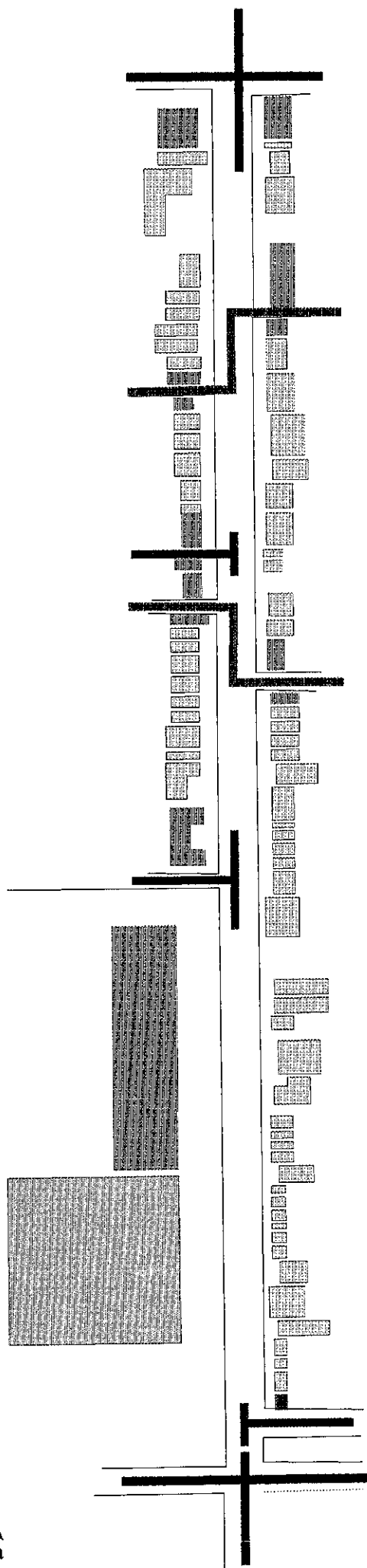
Grafik IV.3 b Dominasi Tinggi Lantai Bangunan

Tipologi Ruang	Jumlah
T36.A2 a (Produksi) 1 x 1 x 1 (1)	4
T37.A4 a (Produksi) 1 x 1 x 1 (1)	1
T38.A5 a (Produksi) 1 x 1 x 1 (1)	1
T39.B1 a (Toko) 1 x 1 x 1 (1)	4
T40.B1 b (Toko) 1 x 1 x 1 (1)	5
T41.B1 c (Toko) 1 x 1 x 1 (1)	3
T42.B1 d (Toko) 1 x 1 x 1 (1)	1
T43.B1 e (Toko) 1 x 1 x 1 (1)	1
T44.B1 f (Toko) 1 x 1 x 1 (1)	1
T45.B1 g (Toko) 1 x 1 x 1 (1)	5
T46.B1 h (Toko) 1 x 1 x 1 (1)	1
T47.B1 i (Toko) 1 x 1 x 1 (1)	1
T48.B1 j (Toko) 1 x 1 x 1 (1)	1
T49.B1 k (Toko) 1 x 1 x 1 (1)	1
T50.B1 l (Toko) 1 x 1 x 1 (1)	1
T51.B1 m (Toko) 1 x 1 x 1 (1)	1
T52.B1 n (Toko) 1 x 1 x 1 (1)	1
T53.B1 o (Toko) 1 x 1 x 1 (1)	1
T54.B1 p (Toko) 1 x 1 x 1 (1)	1
T55.B1 q (Toko) 1 x 1 x 1 (1)	3
T56.B1 r (Toko) 1 x 1 x 1 (1)	5

Tabel IV.1 Pembentuk Ruang Jalan



Grafik IV.1 Dominasi Pembentuk Ruang Jalan



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

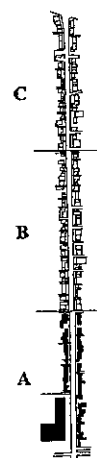
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.2
Peta Tematik Persimpangan
Segmen A (*intersection*)
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

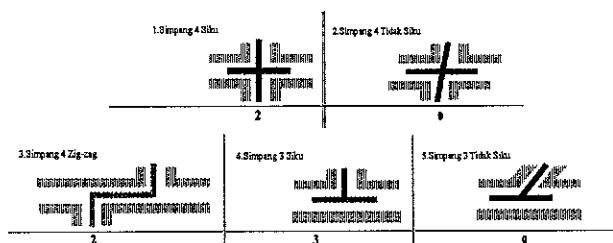
Tabel IV.2
Persimpangan Segmen A
(*intersection*)
Sumber : Data diolah 2002

Grafik IV.2
Dominasi Persimpangan
Segmen A (*intersection*)
Sumber : Data diolah 2002

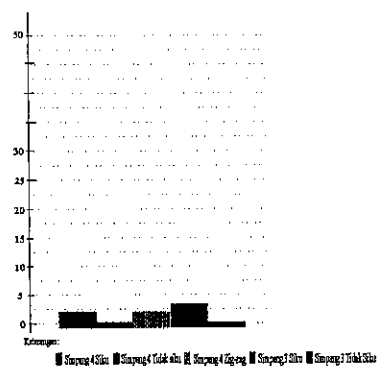
LOKASI



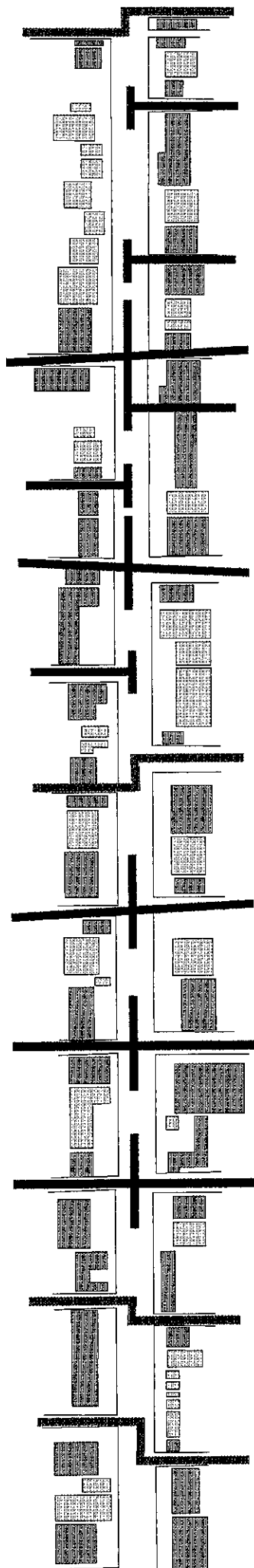
KETERANGAN



Tabel IV.2 Persimpangan Segmen A (*intersection*)
Sumber : Data diolah 2002



Grafik IV.2 Dominasi Persimpangan Segmen A (*intersection*)
Sumber : Data diolah 2002



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

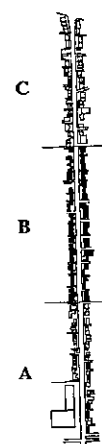
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.2
Peta Tematik Persimpangan
Segmen B (*intersection*)
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

- Simpang 4 Siku ■ Simpang 4 Tidak siku ■ Simpang 4 Zig-zag
- Simpang 3 Siku ■ Simpang 3 Tidak Siku



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

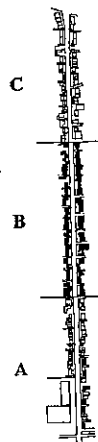
Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV.2
Persimpangan Segmen B
(*intersection*)
Sumber : Data diolah 2002

Grafik IV.2
Dominasi Persimpangan
Segmen B (*intersection*)
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



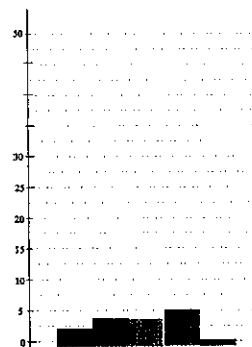
KETERANGAN

■ Simpang 4 Siku ■ Simpang 4 Tidak Siku ■ Simpang 4 Zig-zag
■ Simpang 3 Siku ■ Simpang 3 Tidak Siku



Tabel IV.2 Persimpangan Segmen B (*intersection*)

Sumber : Data diolah 2002

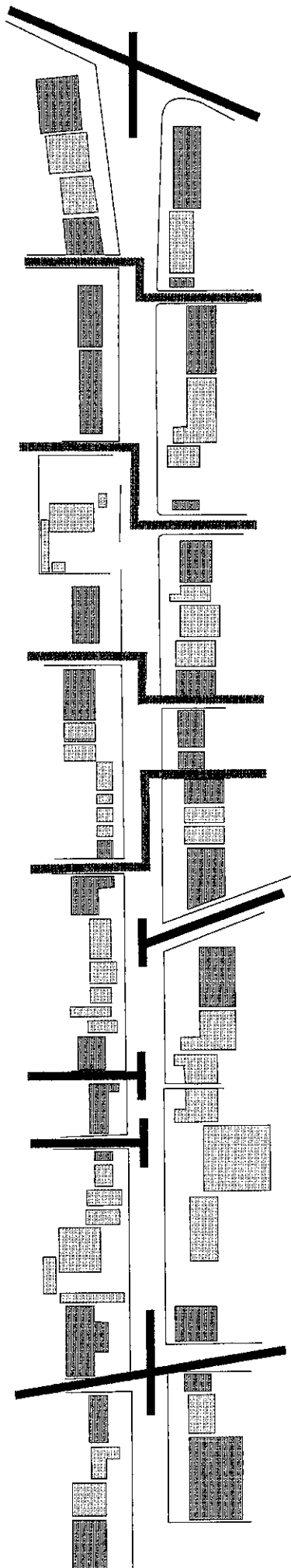


Keterangan :

■ Simpang 4 Siku ■ Simpang 4 Tidak Siku ■ Simpang 4 Zig-zag ■ Simpang 3 Siku ■ Simpang 3 Tidak Siku

Grafik IV.2 Dominasi Persimpangan Segmen B (*intersection*)

Sumber : Data diolah 2002



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

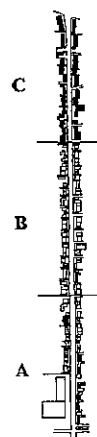
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.2
Peta Tematik Persimpangan
Segmen C (*intersection*)
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

- Simpang 4 Sila ■ Simpang 4 Tidak sila ■ Simpang 4 Zig-zag
- Simpang 3 Sila ■ Simpang 3 Tidak Sila



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

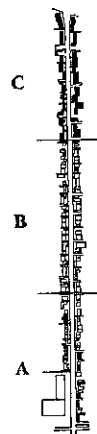
Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV.2
Persimpangan Segmen C
(*intersection*)
Sumber : Data diolah 2002

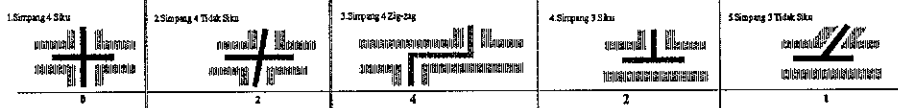
Grafik IV.2
Dominasi Persimpangan
Segmen C (*intersection*)
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI

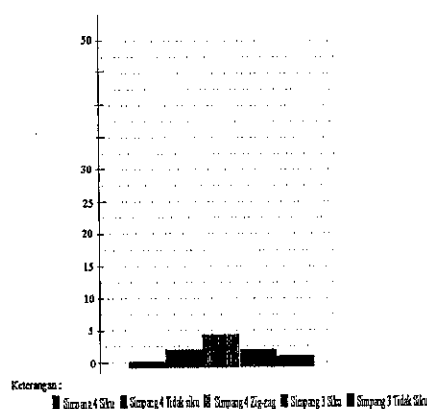


KETERANGAN

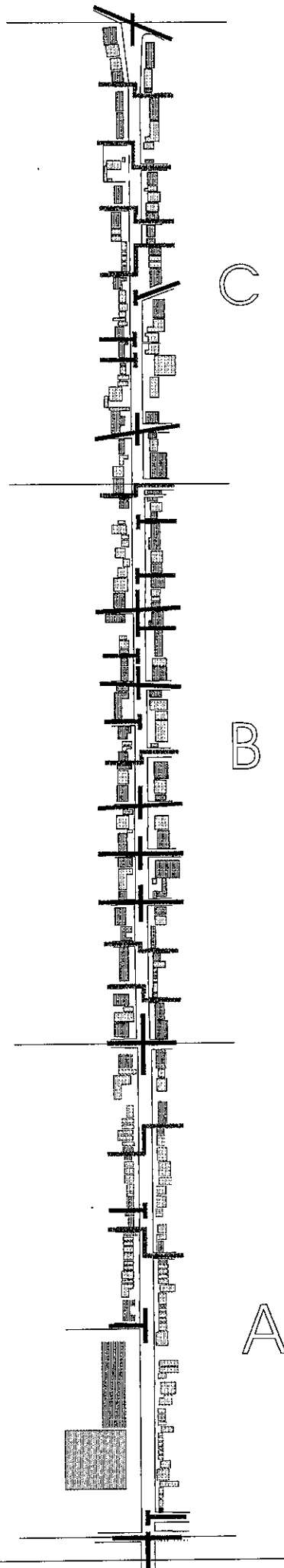
■ Simpang 4 Siku ■ Simpang 4 Tidak Siku ■ Simpang 4 Zig-zag
■ Simpang 3 Siku ■ Simpang 3 Tidak Siku



Tabel IV.2 Persimpangan Segmen C (*intersection*)
Sumber : Data diolah 2002



Grafik IV.2 Dominasi Persimpangan Segmen C (*intersection*)
Sumber : Data diolah 2002



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

TIPOLOGI PERSIMPANGAN
JALAN KALIURANG (*Intersection*)

LOKASI

KETERANGAN

■ Simpang 4 Siku ■ Simpang 4 Tidak Siku ■ Simpang 4 Zig-zag
■ Simpang 3 Siku ■ Simpang 3 Tidak Siku



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

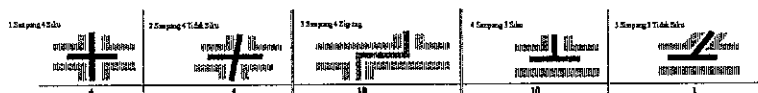
JUDUL GAMBAR

Tabel IV.3
Dominasi Persimpangan
Jalan Kaliurang (*intersection*)

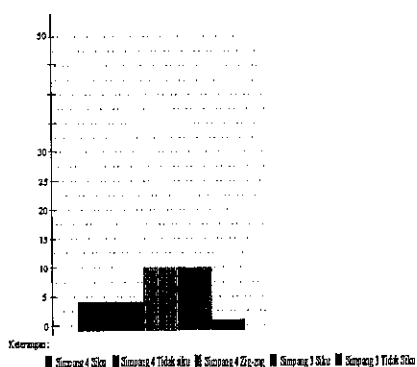
Grafik IV.3
Dominasi Persimpangan
Jalan Kaliurang (*intersection*)

KETERANGAN

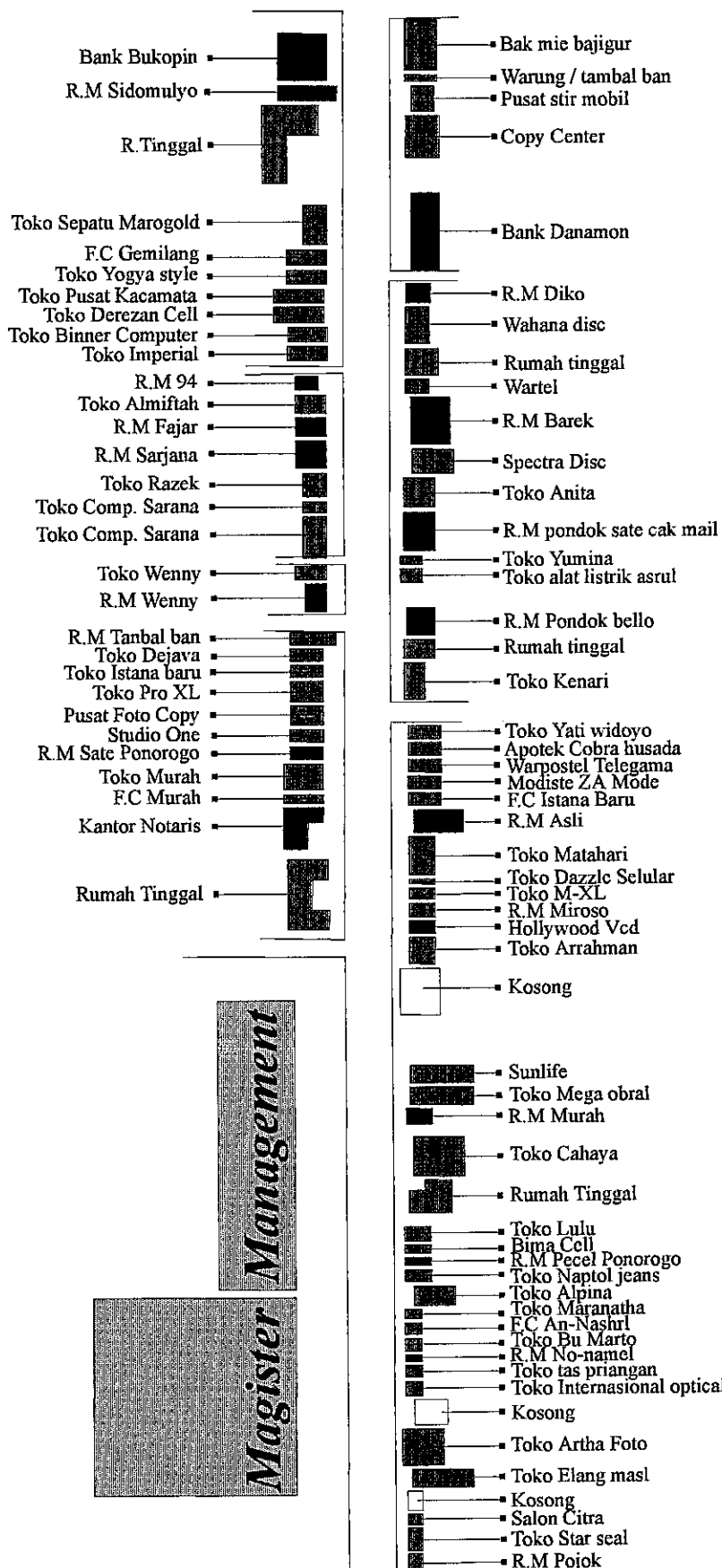
■ Simpang 4 Siku ■ Simpang 4 Tidak siku ■ Simpang 4 Zig-zag
■ Simpang 3 Siku ■ Simpang 3 Tidak Siku



Tabel IV.3 Dominasi Persimpangan Jalan Kaliurang (*intersection*)



Grafik IV.3 Dominasi Persimpangan Jalan Kaliurang (*intersection*)



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

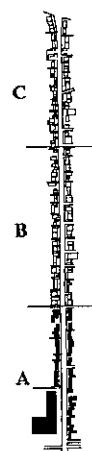
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.3.a
Peta Tematik Fungsi
Bangunan Segmen A
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

- Pendidikan
- Rumah tinggal
- Perkantoran
- Hotel / penginapan
- Warung makan
- Service motor
- Kosong
- Toko



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

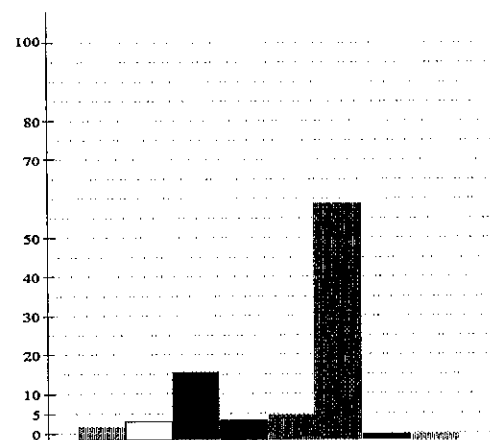
JUDUL GAMBAR

Tabel IV.3.a
Fungsi Bangunan Segmen A
Sumber : Data diolah 2002

Grafik IV.3.a
Dominasi Fungsi
Bangunan Segmen A
Sumber : Data diolah 2002

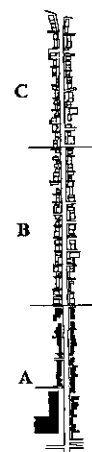
Fungsi	Sisi Timur	Sisi Barat	Jumlah
■ Pendidikan	0	1	1
□ Kosong	3	0	3
■ Warung makan	9	6	15
■ Perkantoran	1	2	3
■ Rumah tinggal	3	2	5
■ Toko	38	20	59
■ Servis motor / Show room	0	0	0
■ Hotel / penginapan	0	0	0

Tabel IV.3.a
Fungsi Bangunan Segmen A
Sumber : Data diolah 2002



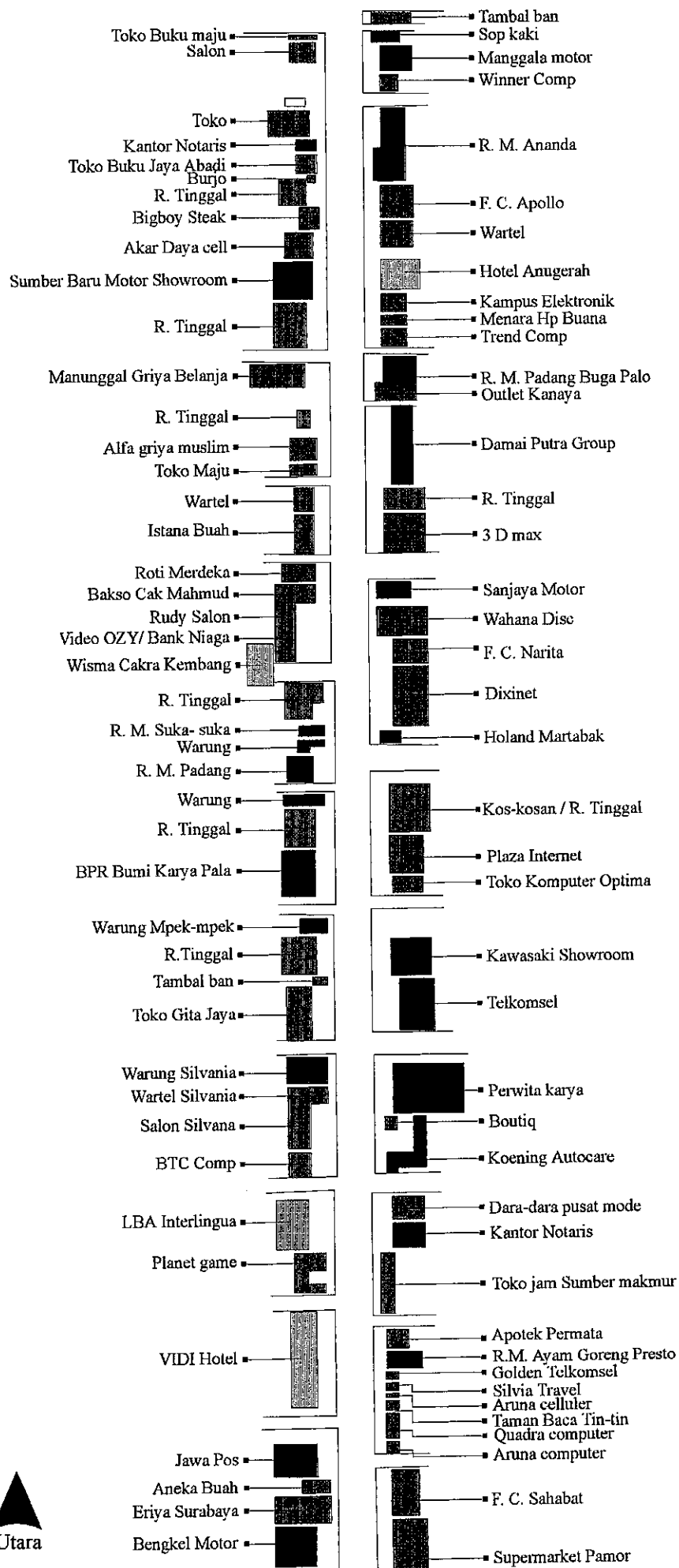
Grafik IV.3.a Dominasi Fungsi Bangunan Segmen A
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

- Pendidikan
- Rumah tinggal
- Perkantoran
- Hotel / penginapan
- Warung makan
- Service motor
- Kosong
- Toko



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

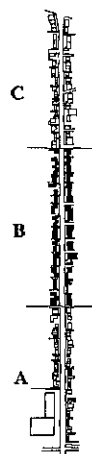
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.3.a
Peta Tematik Fungsi
Bangunan Segmen B
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

- Pendidikan
- Rumah tinggal
- Perkantoran
- Hotel / penginapan
- Warung makan
- Service motor
- Kosong
- Toko



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

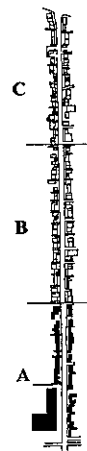
Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV.3.a
Fungsi Bangunan Segmen B
Sumber : Data diolah 2002

Grafik IV.3.a
Dominasi Fungsi Bangunan
Segmen B
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI

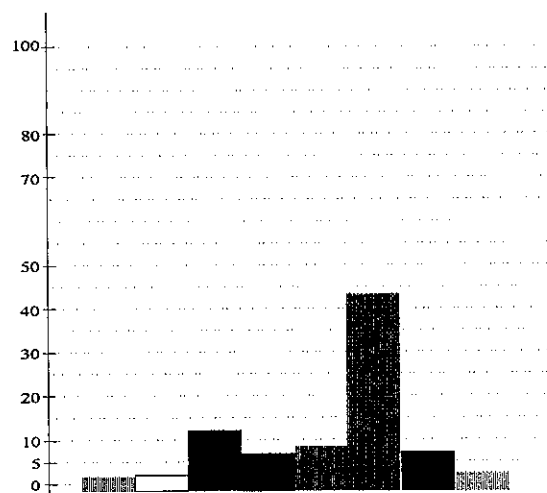


KETERANGAN

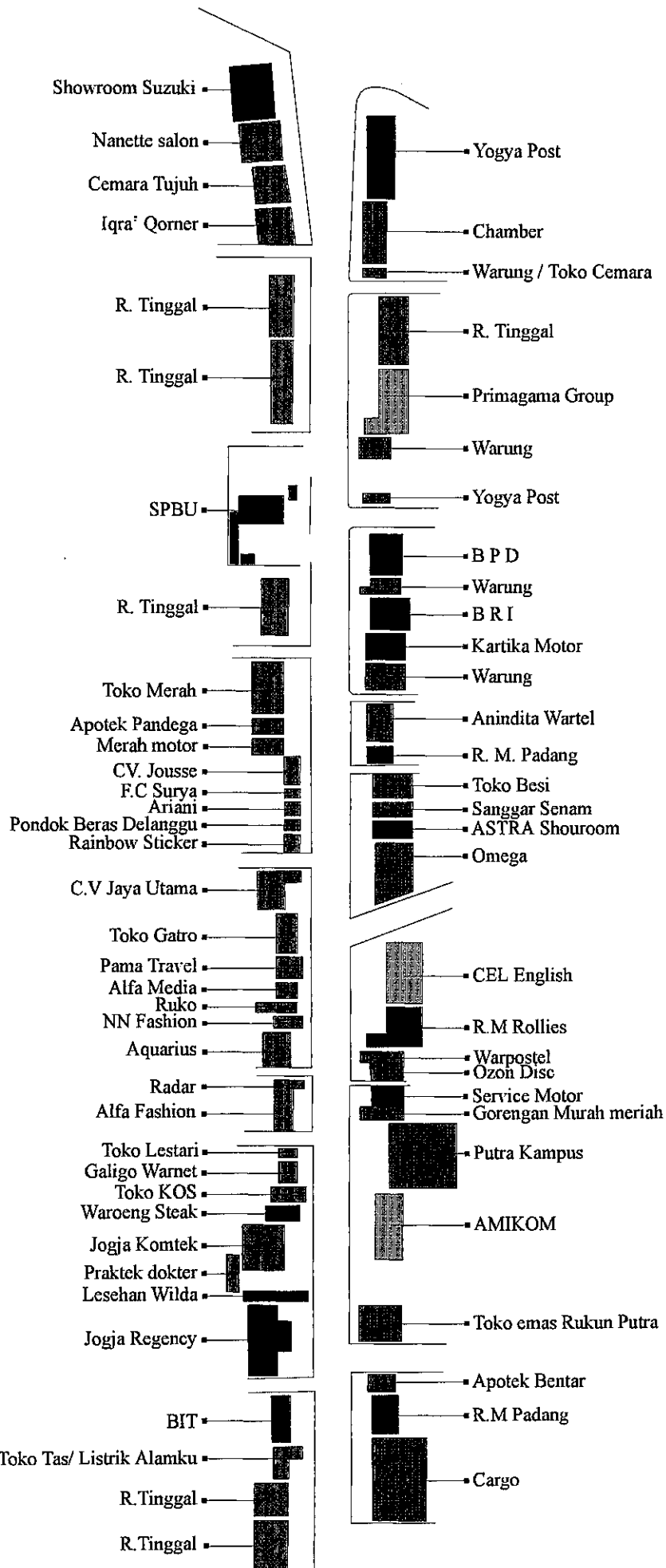
- Pendidikan
- Rumah tinggal
- Perkantoran
- Hotel / penginapan
- Warung makan
- Service motor
- Kosong
- Toko

Fungsi	Sisi Timur	Sisi Barat	Jumlah
■ Pendidikan	0	1	1
□ Kosong	0	1	1
■ Warung makan	5	6	11
■ Perkantoran	3	3	6
■ Rumah tinggal	2	6	8
■ Toko	26	21	44
■ Servis motor / Show room	5	2	7
■ Hotel / penginapan	1	2	3

Tabel IV.3.a Fungsi Bangunan Segmen B
Sumber : Data diolah 2002



Grafik IV.3.a Dominasi Fungsi Bangunan Segmen B
Sumber : Data diolah 2002



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

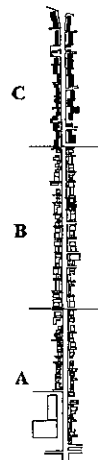
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.3.a
Peta Tematik Fungsi
Bangunan Segmen C
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

- Pendidikan
- Rumah tinggal
- Perkantoran
- Hotel / penginapan
- Warung makan
- Service motor
- Kosong
- Toko
- Pom bensin (SPBU)



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV.3.a
Fungsi Bangunan Segmen C
Sumber : Data diolah 2002

Grafik IV.3.a
Dominasi Fungsi Bangunan
Segmen C
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI

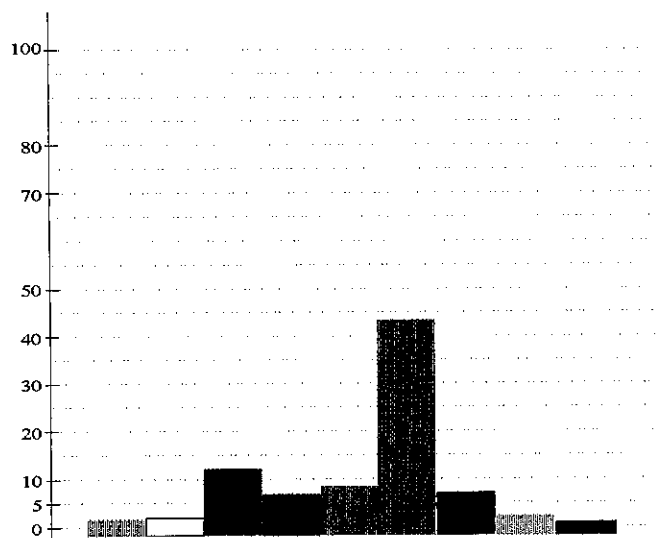


KETERANGAN

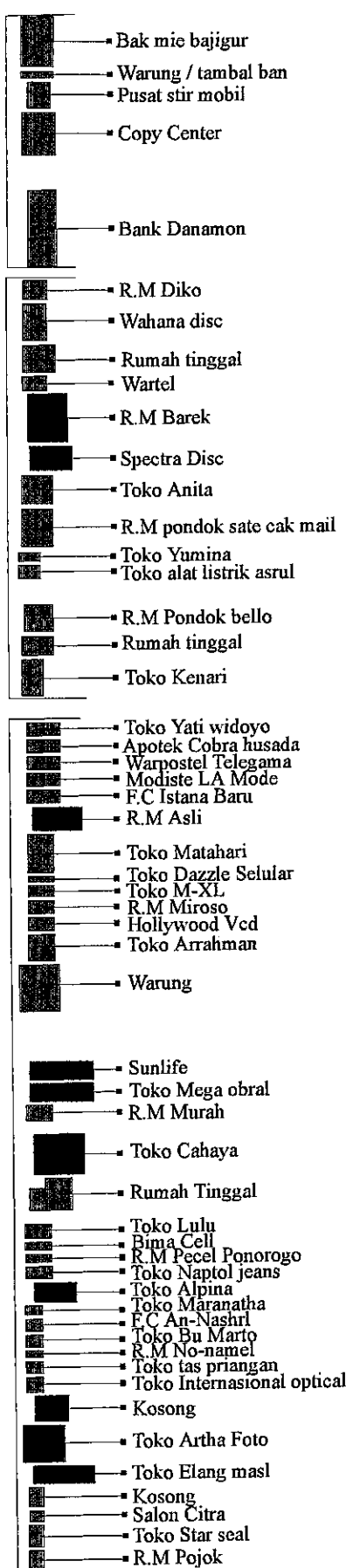
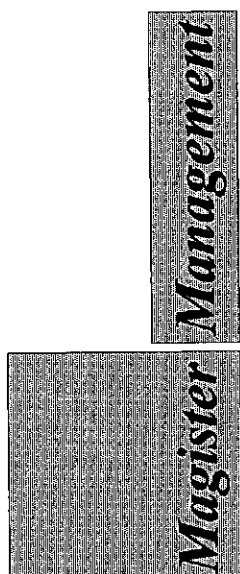
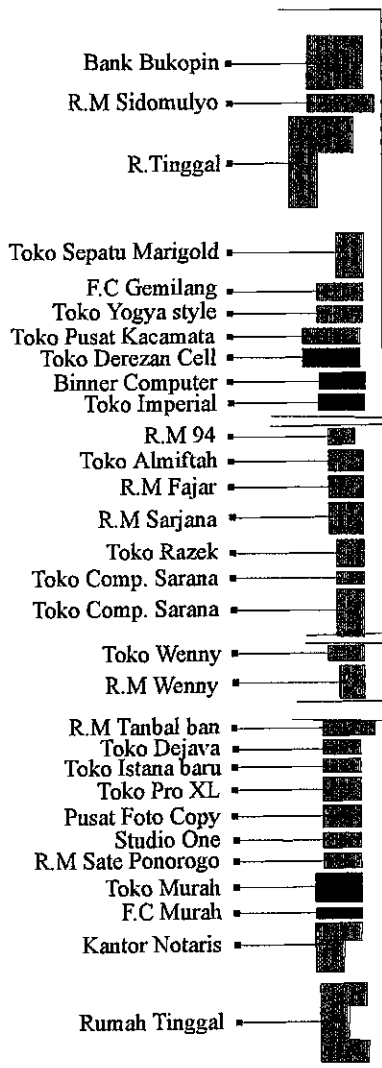
- Pendidikan
- Rumah tinggal
- Perkantoran
- Hotel / penginapan
- Warung makan
- Service motor
- Kosong
- Toko
- Pom bensin (SPBU)

Fungsi	Sisi Timur	Sisi Barat	Jumlah
■ Pendidikan	3	0	3
□ Kosong	0	0	0
■ Warung makan	3	2	5
■ Perkantoran	3	2	5
■ Rumah tinggal	1	5	6
■ Toko	16	25	41
■ Servis motor / Show room	3	1	4
■ Hotel / penginapan	0	0	0
■ Pom bensin	0	1	1

Tabel IV.3.a Fungsi Bangunan Segmen C
Sumber : Data diolah 2002



Grafik IV.3.a Dominasi Fungsi Bangunan Segmen C
Sumber : Data diolah 2002



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

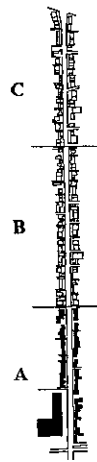
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.3.b
Peta Tematik Tinggi Lantai
Bangunan Segmen A
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

■ 5 Lantai ■ 3 Lantai
■ 2 Lantai ■ 1 Lantai



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

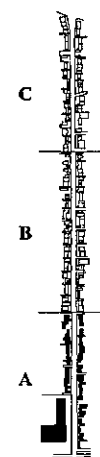
Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV.3.b
Tinggi Lantai Bangunan
Segmen A
Sumber : Data diolah 2002

Grafik IV.3.b
Dominasi Tinggi Lantai
Bangunan Segmen A
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI

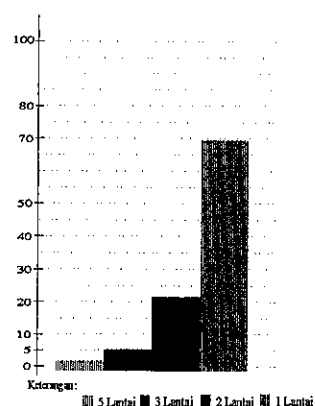


KETERANGAN

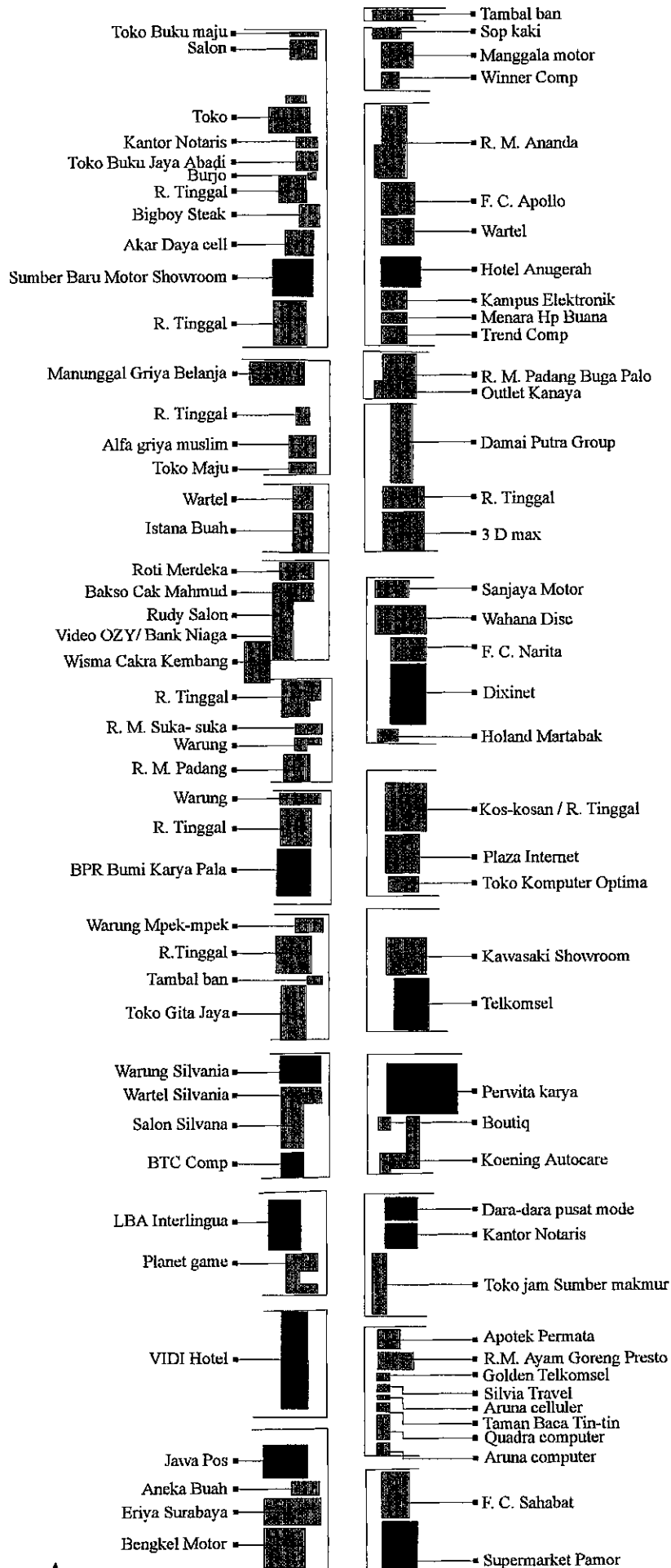
5 Lantai 3 Lantai
2 Lantai 1 Lantai

Tinggi Bangunan	Sisi Timur	Sisi Barat	Jumlah
5 Lantai	0	1	1
3 Lantai	0	3	3
2 Lantai	10	2	12
1 Lantai	44	25	69

Tabel IV.3.b Tinggi Lantai Bangunan Segmen A
Sumber : Data diolah 2002



Grafik IV.3.b Dominasi Tinggi Lantai Bangunan Segmen A
Sumber : Data diolah 2002



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

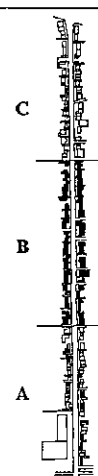
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.3.b
Peta Tematik Tinggi Lantai
Bangunan Segmen B
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

5 Lantai 3 Lantai
2 Lantai 1 Lantai





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

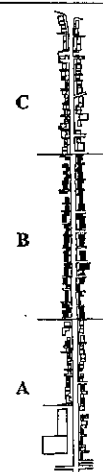
Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV.3.b
Tinggi Lantai Bangunan
Segmen B
Sumber : Data diolah 2002

Grafik IV.3.b
Dominasi Tinggi Lantai
Bangunan Segmen B
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI

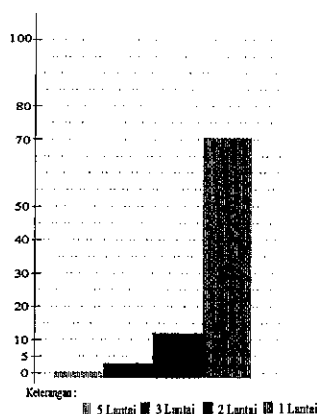


KETERANGAN

■ 5 Lantai ■ 3 Lantai
■ 2 Lantai ■ 1 Lantai

Tinggi Bangunan	Sisi Timur	Sisi Barat	Jumlah
■ 5 Lantai	0	0	0
■ 3 Lantai	1	2	3
■ 2 Lantai	6	5	11
■ 1 Lantai	35	35	70

Tabel IV.3.b Tinggi Lantai Bangunan Segmen B
Sumber : Data diolah 2002



Grafik IV.3.b Dominasi Tinggi Lantai Bangunan Segmen B
Sumber : Data diolah 2002



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

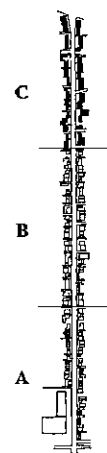
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

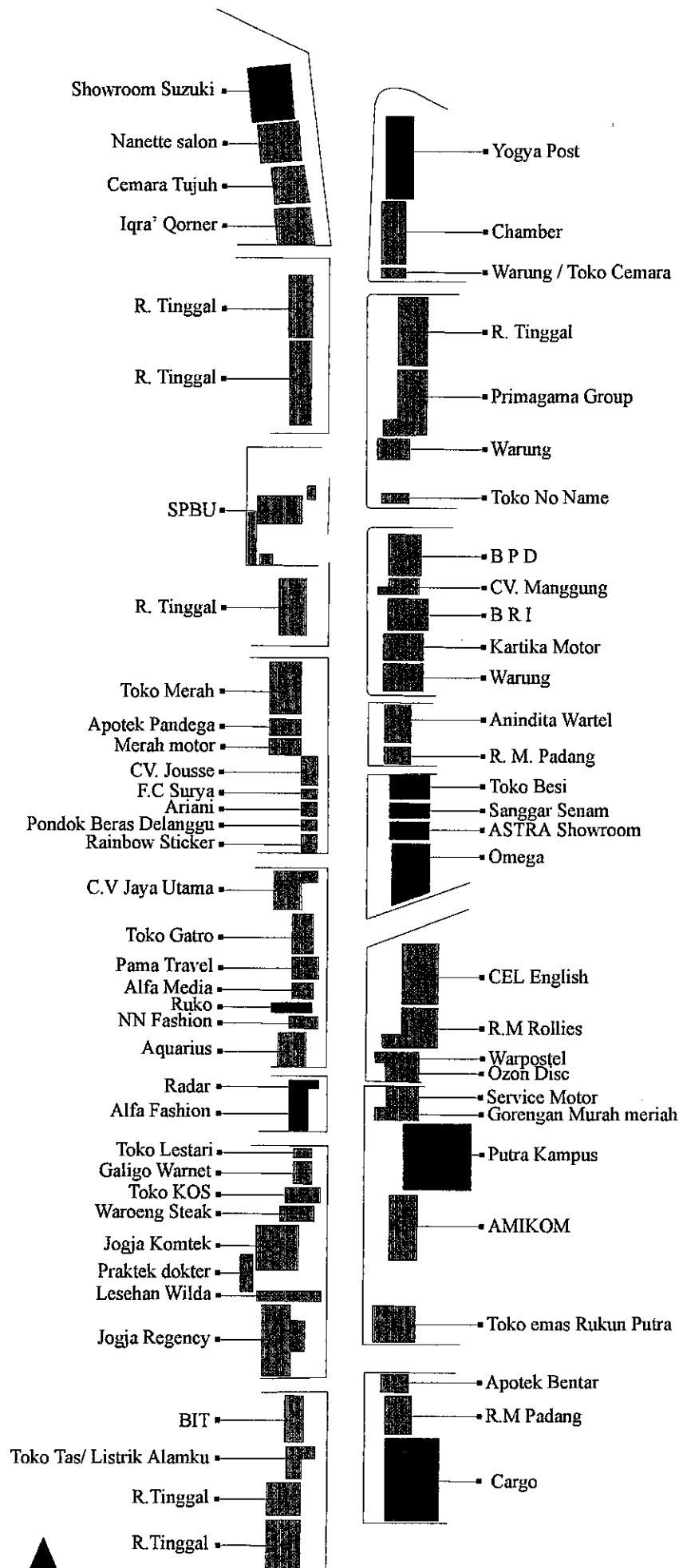
Gambar IV.3.b
Peta Tematik Tinggi Lantai
Bangunan Segmen C
Sumber: Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

■ 5 Lantai ■ 3 Lantai
■ 2 Lantai ■ 1 Lantai





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

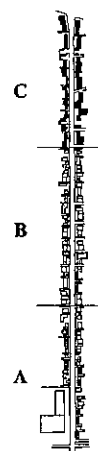
Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV.3.b
Tinggi Lantai Bangunan
Segmen C
Sumber : Data diolah 2002

Grafik IV.3.b
Dominasi Tinggi Lantai
Bangunan Segmen C
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI

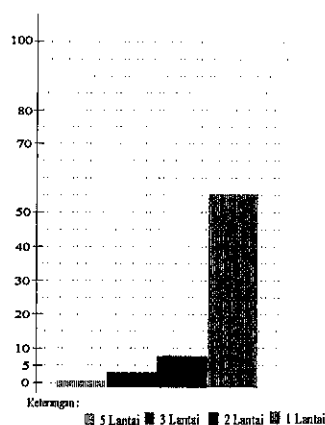


KETERANGAN

5 Lantai 3 Lantai
2 Lantai 1 Lantai

Tinggi Bangunan	Sisi Timur	Sisi Barat	Jumlah
5 Lantai	0	0	0
3 Lantai	3	0	3
2 Lantai	4	3	7
1 Lantai	21	34	55

Tabel IV.3.b Tinggi Lantai Bangunan Segmen C
Sumber : Data diolah 2002



Grafik IV.3.b Dominasi Tinggi Lantai Bangunan Segmen C
Sumber : Data diolah 2002



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

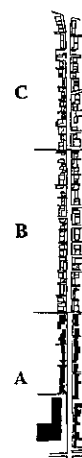
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

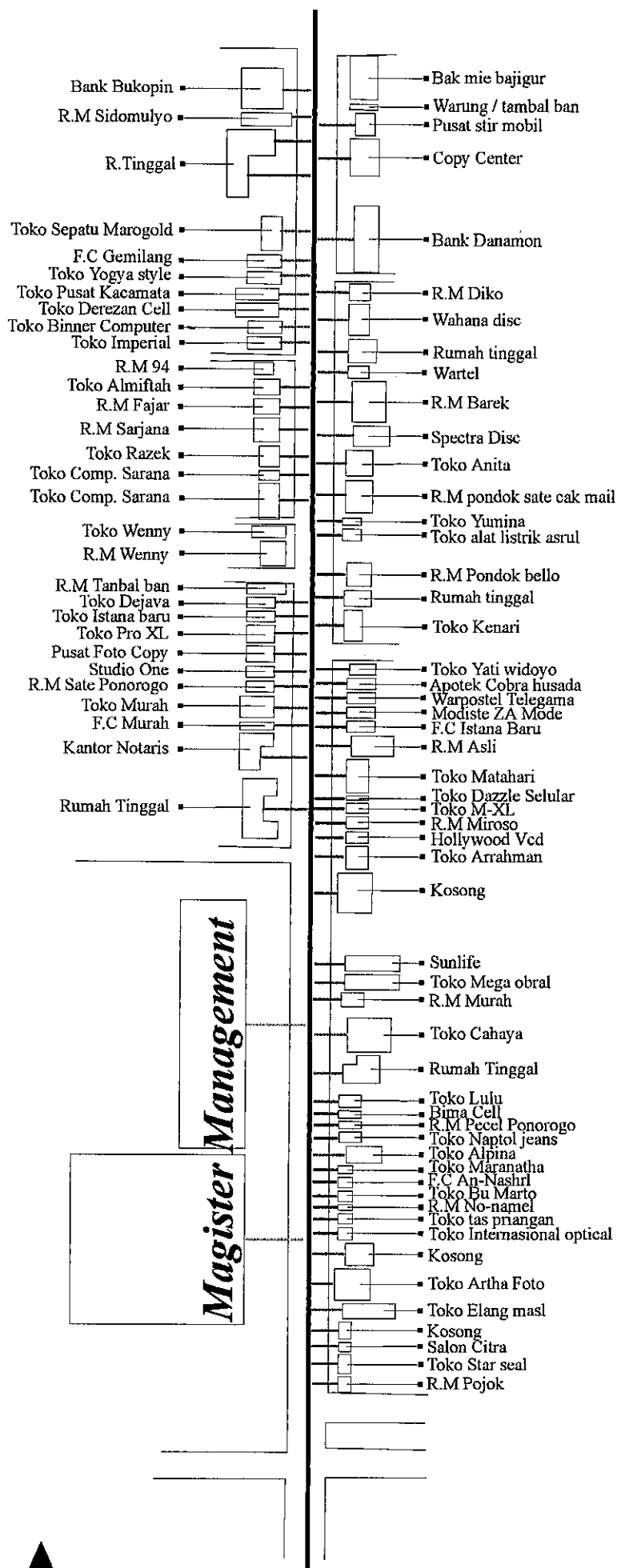
Gambar IV.3.c
Peta Tematik *Selffront*
Bangunan Segmen A
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

	20.00		10.00
	3.00		2.00
	8.00		5.00
	1.00		0.50
	4.00		
	0		





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV.3.c
Setfront Bangunan Segmen A
Sumber : Data diolah 2002

Grafik IV.3.c
Dominasi *Setfront*
Bangunan Segmen A
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI

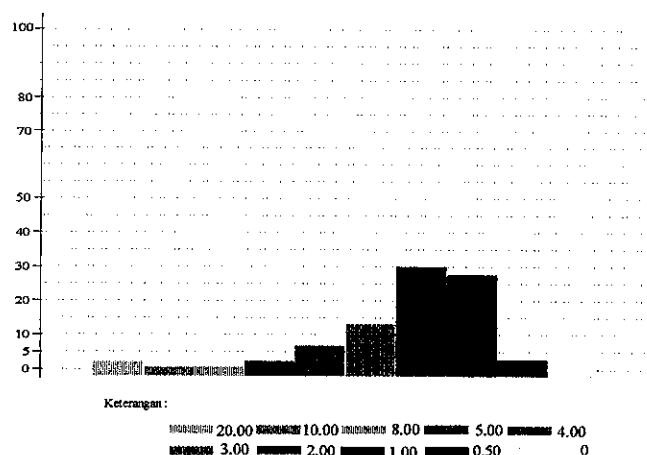


KETERANGAN

20.00 10.00
3.00 2.00
8.00 5.00
1.00 0.50
4.00
0

Setback	Sisi Timur	Sisi Barat	Jumlah
20.00	0	1	1
10.00	0	0	0
8.00	0	0	0
5.00	0	1	1
4.00	3	3	6
3.00	6	7	13
2.00	15	15	30
1.00	26	0	26
0.50	2	1	3
0	2	3	5

Tabel IV.3.c *Setfront* Bangunan Segmen A
Sumber : Data diolah 2002



Grafik IV.3.c Dominasi *Setfront* Bangunan Segmen A
Sumber : Data diolah 2002



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

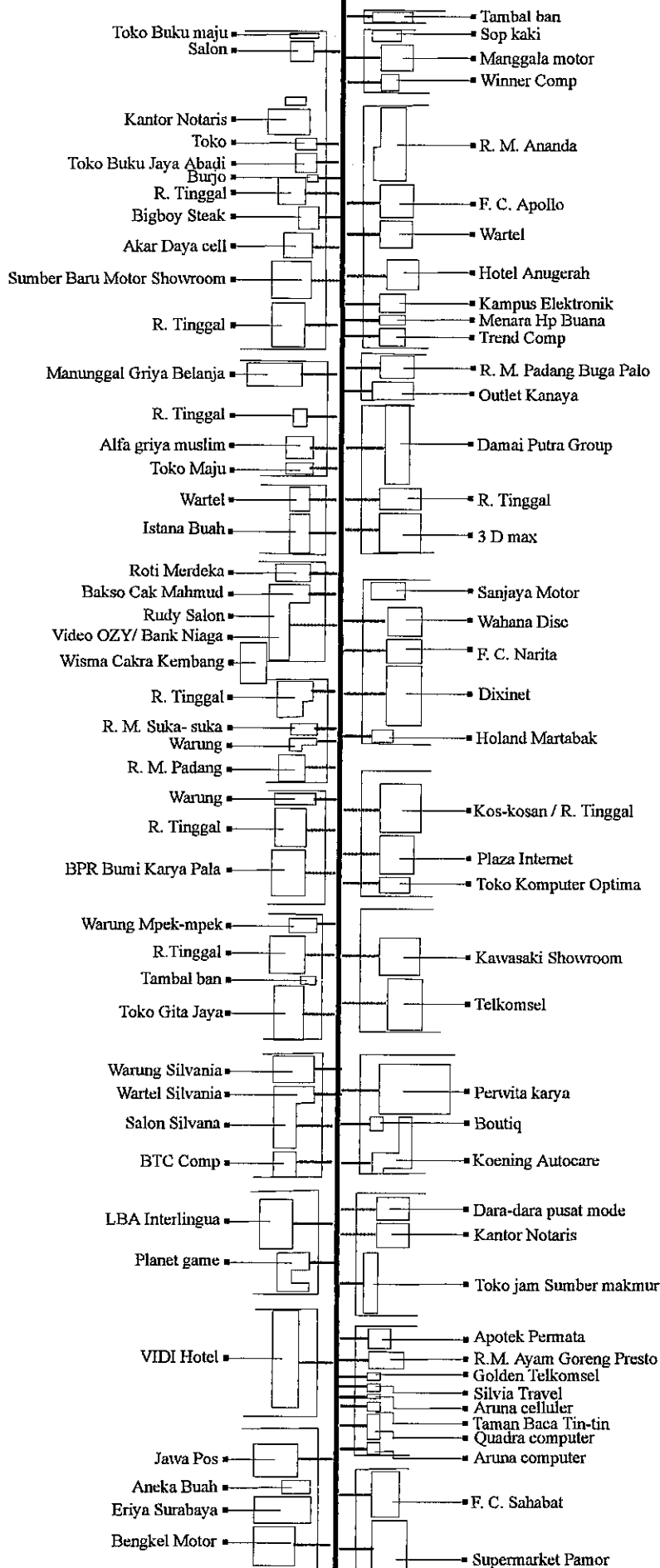
Gambar IV.3.c
Peta Tematik *Selffront*
Bangunan Segmen B
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

	20.00		10.00
	3.00		2.00
	8.00		5.00
	1.00		0.50
	4.00		
	0		





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

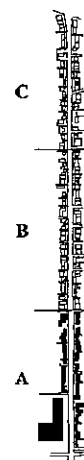
Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV.3.c
Setfront Bangunan Segmen B
Sumber : Data diolah 2002

Grafik IV.3.c
Dominasi *Setfront*
Bangunan Segmen B
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI

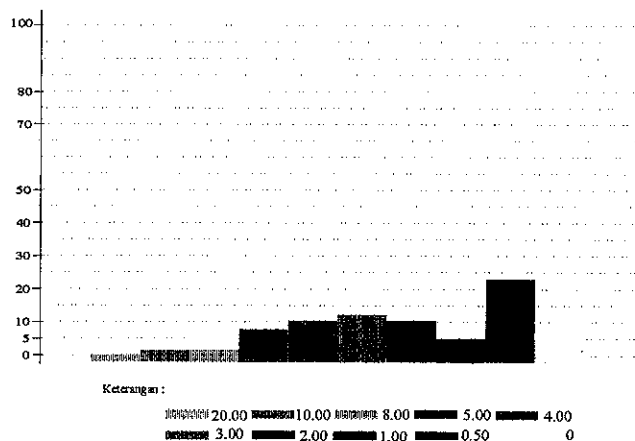


KETERANGAN

20.00 10.00
3.00 2.00
8.00 5.00
1.00 0.50
4.00
0

Setback	Sisi Timur	Sisi Barat	Jumlah
20.00	0	0	0
10.00	1	1	2
8.00	2	0	2
5.00	4	3	7
4.00	4	6	10
3.00	6	7	13
2.00	5	6	11
1.00	4	5	9
0.50	13	9	22
0	3	4	7

Tabel IV.3.c *Setfront* Bangunan Segmen B
Sumber : Data diolah 2002



Grafik IV.3.c Dominasi *Setfront* Bangunan Segmen B
Sumber : Data diolah 2002



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

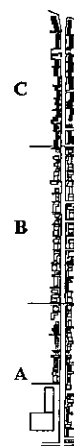
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

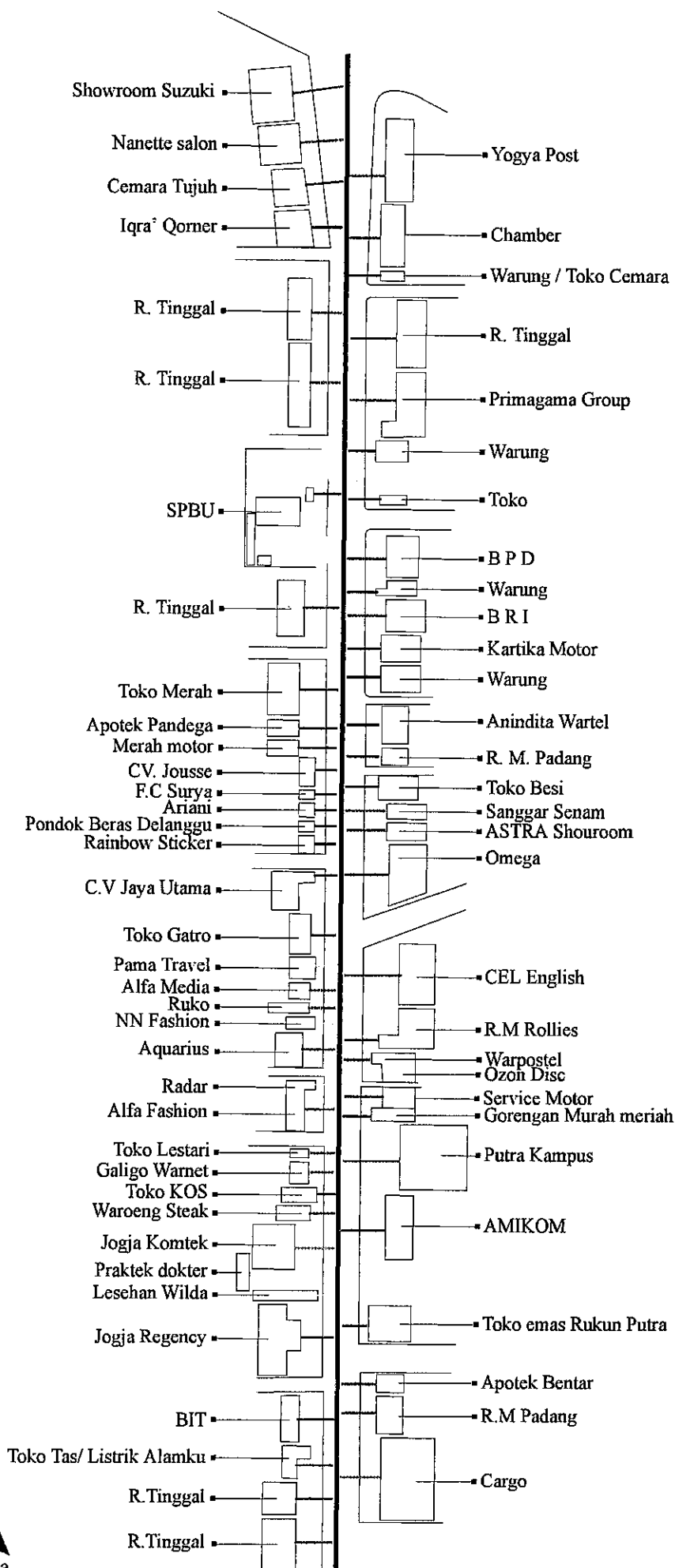
Gambar IV.3.c
Peta Tematik *Seffront*
Bangunan Segmen C
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

20.00	10.00
3.00	2.00
8.00	5.00
1.00	0.50
4.00	
0	





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

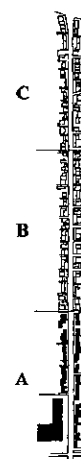
Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV.3.c
Setfront Bangunan Segmen C
Sumber : Data diolah 2002

Grafik IV.3.c
Dominasi *Setfront*
Bangunan Segmen C
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI

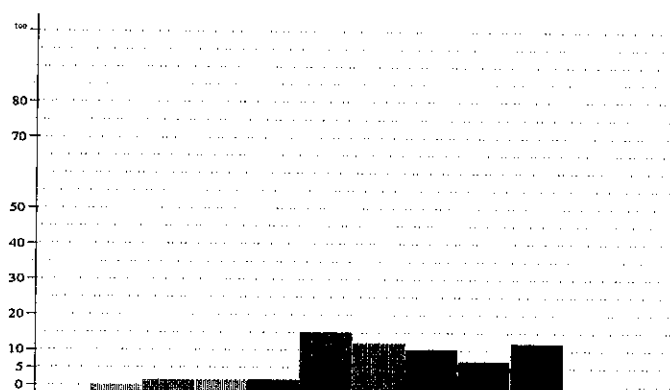


KETERANGAN

20.00 10.00
3.00 2.00
8.00 5.00
1.00 0.50
4.00
0

Setback	Sisi Timur	Sisi Barat	Jumlah
20.00	0	0	0
10.00	2	0	2
8.00	1	1	2
5.00	2	0	2
4.00	4	11	15
3.00	4	8	12
2.00	6	4	10
1.00	4	2	6
0.50	6	6	12
0	0	4	4

Tabel IV.3.c *Setfront* Bangunan Segmen C
Sumber : Data diolah 2002



Keterangan :

20.00 10.00 8.00 5.00 4.00
3.00 2.00 1.00 0.50 0

Grafik IV.3.c Dominasi *Setfront* Bangunan Segmen C
Sumber : Data diolah 2002



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

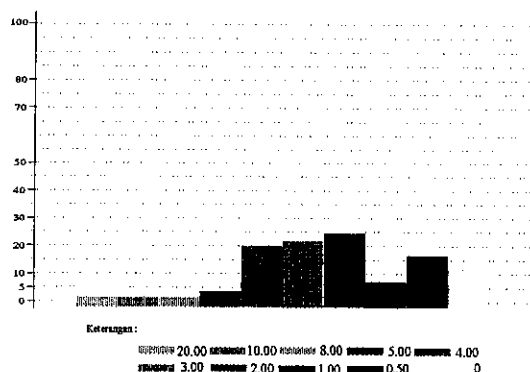
JUDUL GAMBAR

TIPOLOGI BANGUNAN (Setback Bangunan)

KETERANGAN

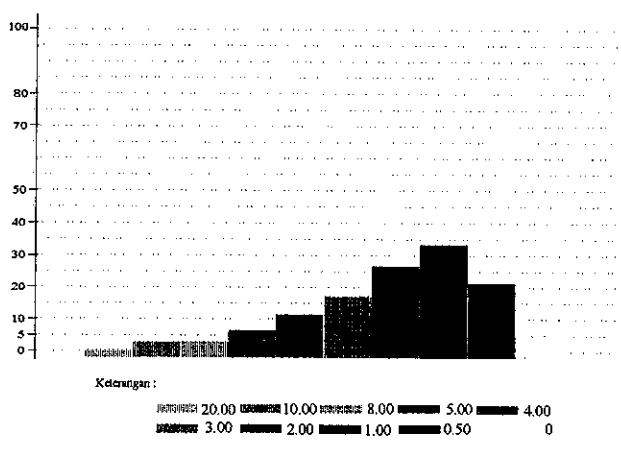
20.00	10.00
3.00	2.00
8.00	5.00
1.00	0.50
4.00	
0	

Setback Bangunan Sisi Barat	Jumlah
20.00	1
10.00	1
8.00	1
5.00	4
4.00	20
3.00	22
2.00	25
1.00	7
0.50	16
0	11





Setback Bangunan Sisi Barat	Jumlah
20.00	0
10.00	3
8.00	3
5.00	6
4.00	11
3.00	16
2.00	26
1.00	34
0.50	21
0	5



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

TIPOLOGI BANGUNAN
(Setback Bangunan)

KETERANGAN

20.00	10.00
3.00	2.00
8.00	5.00
1.00	0.50
4.00	0

- **Segmen B** : banyaknya persimpangan di segmen B sebanyak 14 buah yang didominasi simpang 3 yakni 5 buah persimpangan.
- **Segmen C** : banyaknya persimpangan yang ada di segmen C sebanyak 9 buah yang didominasi oleh persimpangan simpang 4 zig zag.

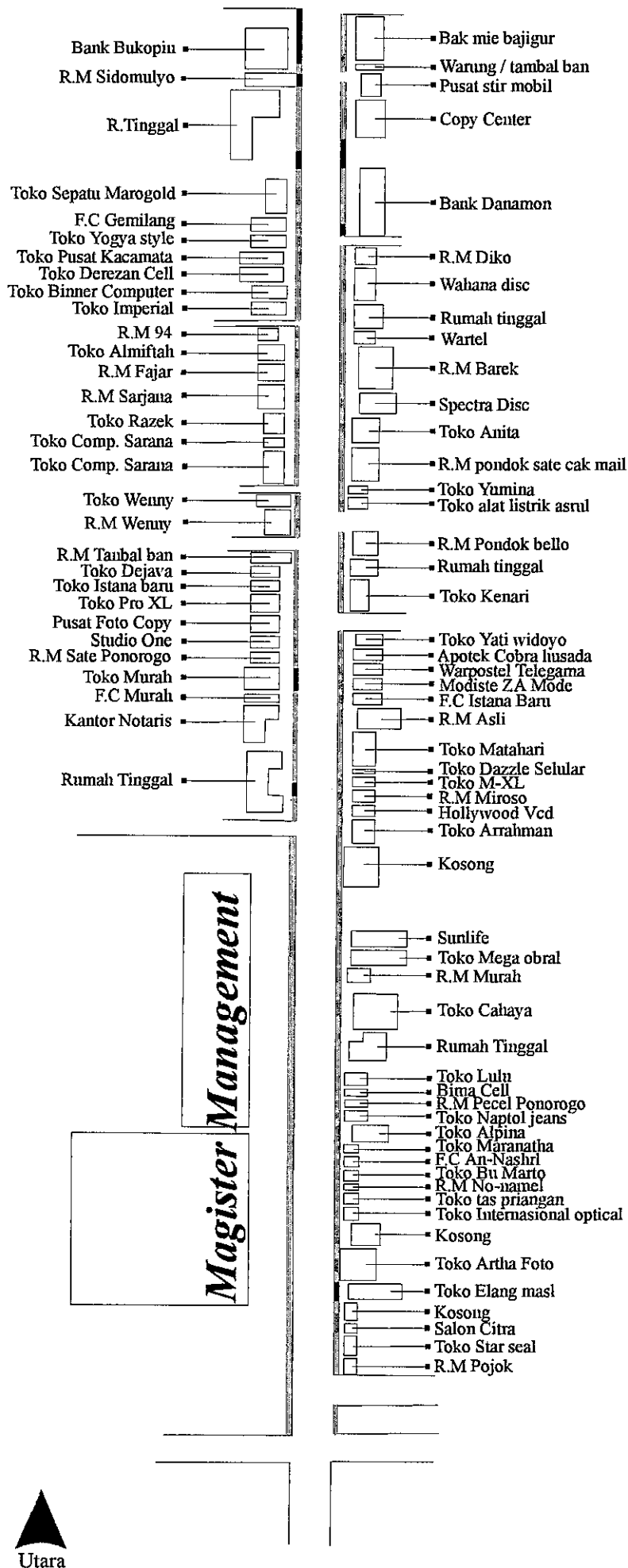
Sehingga secara keseluruhan tipologi persimpangan jalan Kaliurang didominasi persimpangan 4 tidak siku & simpang 3 siku. (Lihat tabel IV.3).

3. Tipe Bangunan Jalan Kaliurang

- **Segmen A** : fungsi bangunan terdiri dari berbagai macam fungsi serta adanya lahan kosong. Untuk segmen A didominasi fungsi bangunan berupa toko yakni sebanyak 59 buah. (tabel IV.3.a).
Setfront bangunan yang ada di jalan Kaliurang bermacam dari yang tidak memiliki setfront sampai dengan setback bangunan 20.00 meter. Untuk segmen A didominasi setfront bangunan 2 meter yakni sebanyak 30 buah bangunan.
- **Segmen B** : Untuk segmen B didominasi juga fungsi bangunan berupa toko yakni sebanyak 44 buah. (tabel IV.3.a) serta setfront yang mendominasi 0.50 m sebanyak 22 buah bangunan.
- **Segmen C** : Untuk segmen C didominasi juga fungsi bangunan berupa toko yakni sebanyak 41 buah. (tabel IV.3.a) serta setfront yang mendominasi 4.00 m sebanyak 15 buah bangunan.

IV.2.2 Jalur Pedestrian di Jalan Kaliurang

- **Segmen A** : bentuk pedestrian yang ditemui di Jalan Kaliurang terdiri dari bentuk datar, $\frac{1}{2}$ datar+miring serta miring. Untuk di area Segmen A bentuk pedestrian yang didominasi berbentuk datar yakni 77 buah.
- **Segmen B** : Untuk di area Segmen B bentuk pedestrian yang didominasi berbentuk datar yakni 56 buah.



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
LAB001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

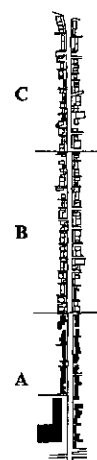
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.4.a
Peta Tematik Bentuk
Pedestrian Segmen A
Sumber: Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

- Permukaan Datar
- Permukaan 1/2 Datar + Miring
- Permukaan Miring



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

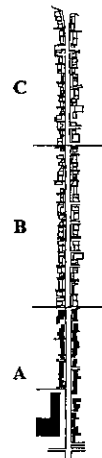
Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV.4.a
Bentuk Pedestrian Segmen A
Sumber : Data diolah 2002




Grafik IV.4.a
Dominasi Bentuk
Pedestrian Segmen A
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI

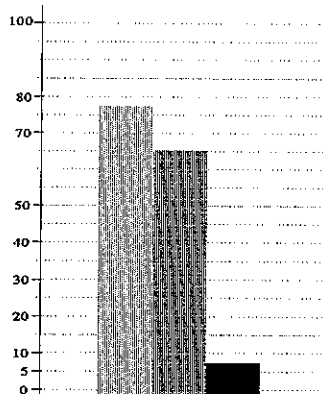


KETERANGAN

Permukaan Datar
Permukaan ½ Datar + Miring
Permukaan Miring

Bentuk Pedestrian	Sisi Timur	Sisi Barat	Jumlah
Datar 	47	30	77
½ Datar + Miring 	41	24	65
Miring 	3	4	7

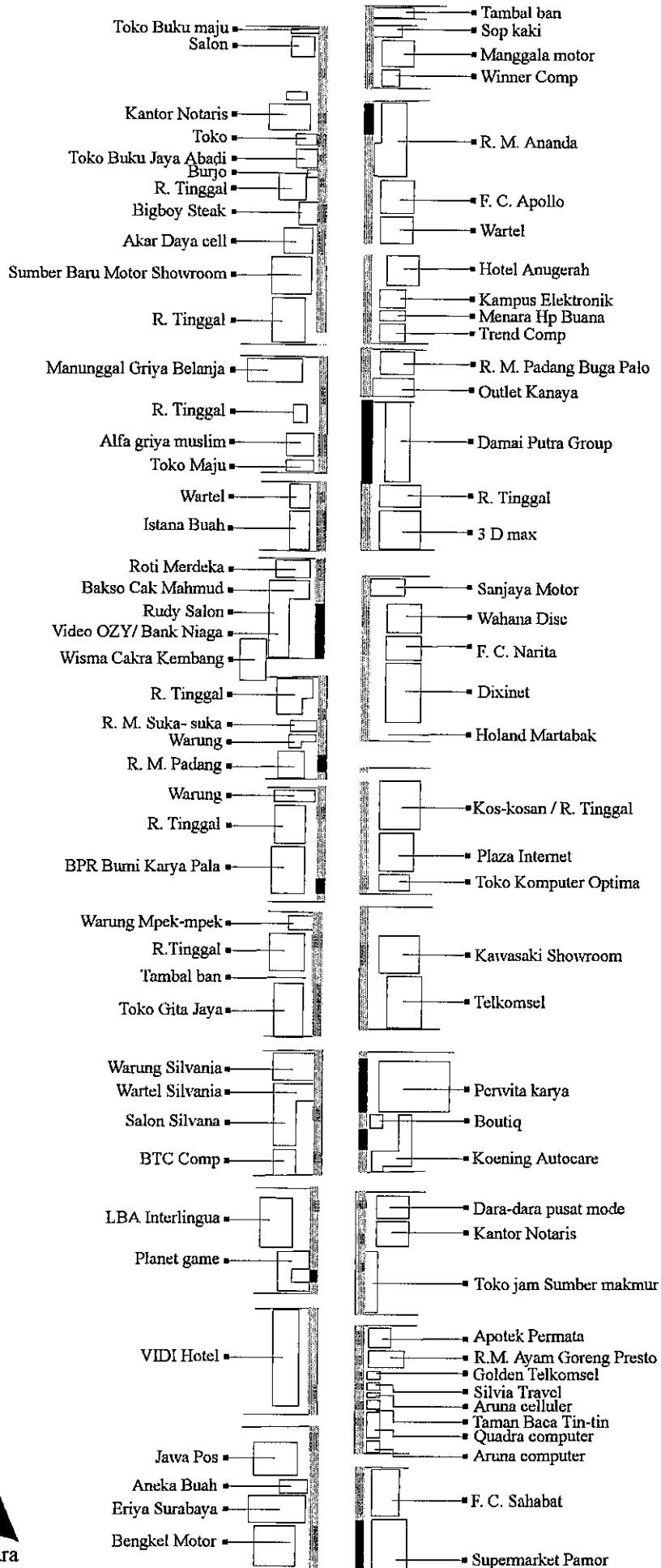
Tabel IV.4.a Bentuk Pedestrian Segmen A
Sumber : Data diolah 2002



Keterangan :

Permukaan Datar Permukaan ½ Datar + Miring Permukaan Miring

Grafik IV.4.a Dominasi Bentuk Pedestrian Segmen A
Sumber : Data diolah 2002



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

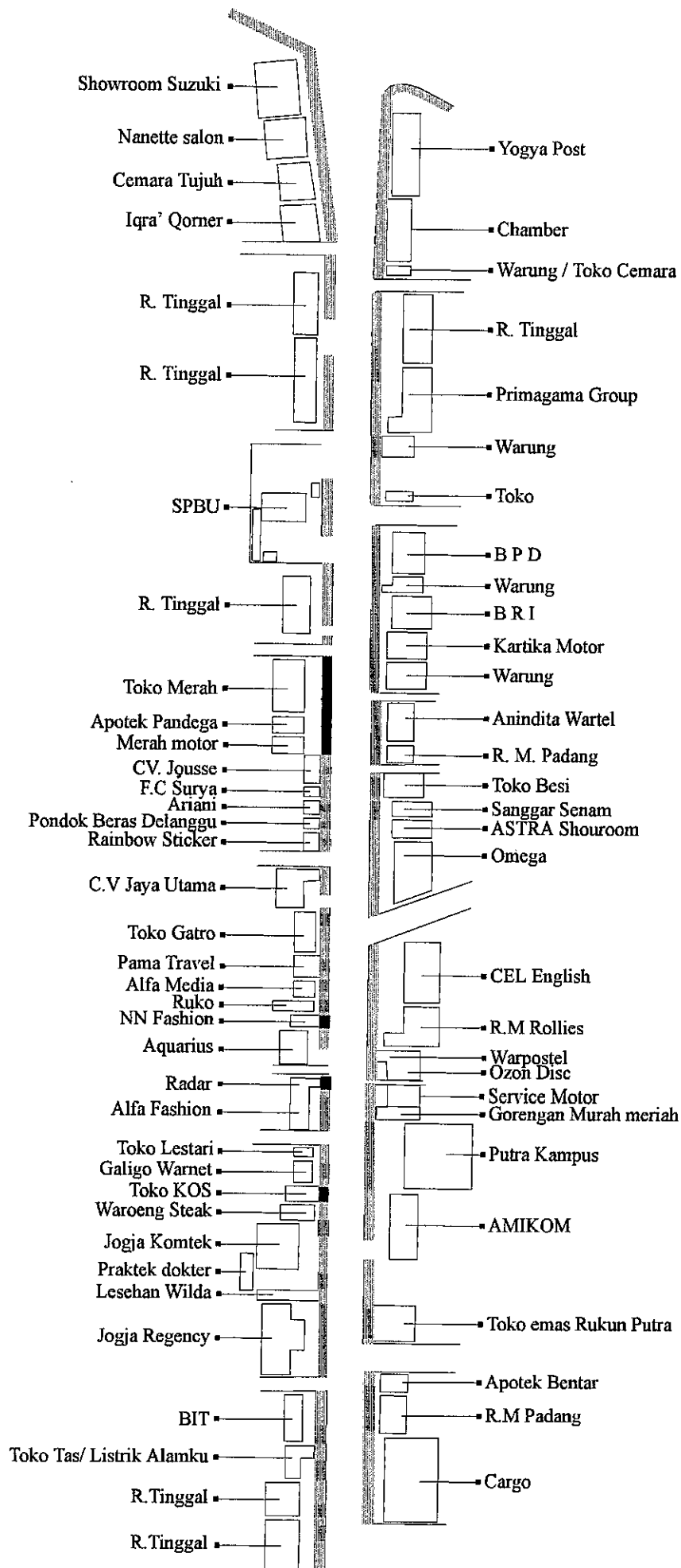
Gambar IV.4.a
Peta Tematik Bentuk
Pedestrian Segmen B
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

- Permukaan Datar
- Permukaan 1/2 Datar + Miring
- Permukaan Miring



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

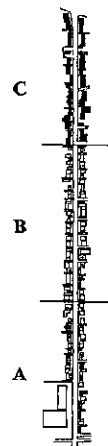
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.4.a
Peta Tematik Bentuk
Pedestrian Segmen C
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

- Permukaan Datar
- Permukaan ½ Datar + Miring
- Permukaan Miring



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

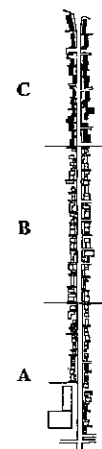
Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV.4.a
Bentuk Pedestrian Segmen C
Sumber : Data diolah 2002




Grafik IV.4.a
Dominasi Bentuk
Pedestrian Segmen C
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI

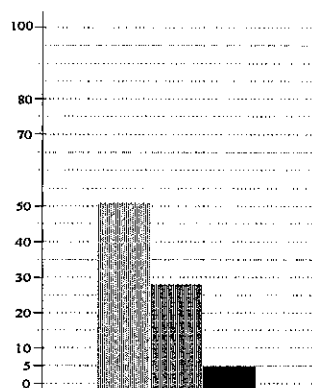


KETERANGAN

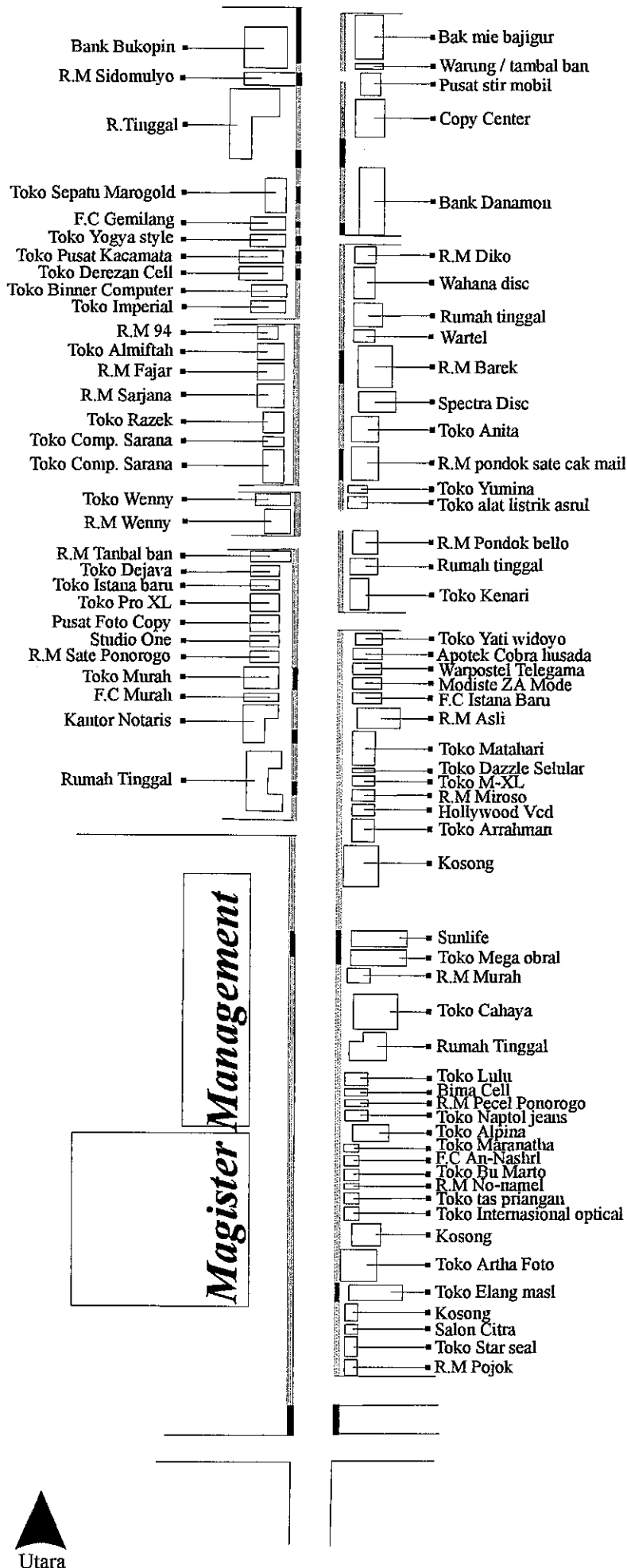
Permukaan Datar
Permukaan ½ Datar + Miring
Permukaan Miring

Bentuk Pedestrian	Sisi Timur	Sisi Barat	Jumlah
Datar 	12	28	50
½ Datar + Miring 	9	17	26
Miring 	0	4	4

Tabel IV.4.a Bentuk Pedestrian Segmen C
Sumber : Data diolah 2002



Grafik IV.4.a Dominasi Bentuk Pedestrian Segmen C
Sumber : Data diolah 2002



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

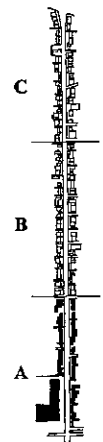
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.4.b
Peta Tematik Jenis Perkerasan
Pedestrian Segmen A (Pavement)
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

- Tegel 30 x 30
- Paving Block
- Beton Rabat



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV.4.b
Jenis Perkerasan Pedestrian
Segmen A (*Pavement*)
Sumber : Data diolah 2002

Grafik IV.4.b
Dominasi Jenis Perkerasan
Pedestrian Segmen A (*Pavement*)
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI

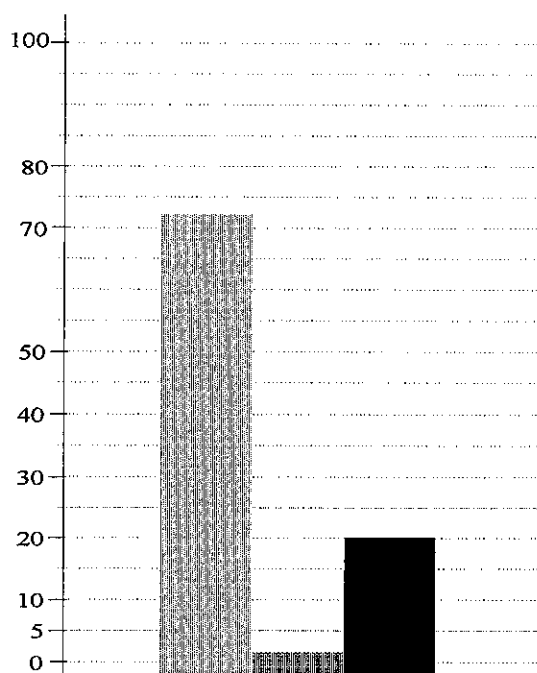


KETERANGAN

Tegel 30 x 30
 Paving Block
 Beton Rabat

Bentuk Pedestrian	Sisi Timur	Sisi Barat	Jumlah
Tegel 30 x 30	50	21	71
Paving Block	1	0	1
Beton Rabat	7	13	20

Tabel IV.4.b Jenis Perkerasan Pedestrian Segmen A (*Pavement*)
Sumber : Data diolah 2002



Grafik IV.4.b Dominasi Jenis Perkerasan Pedestrian Segmen A (*Pavement*)
Sumber : Data diolah 2002



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

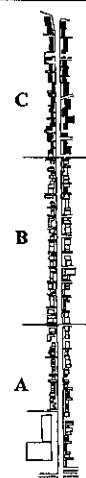
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

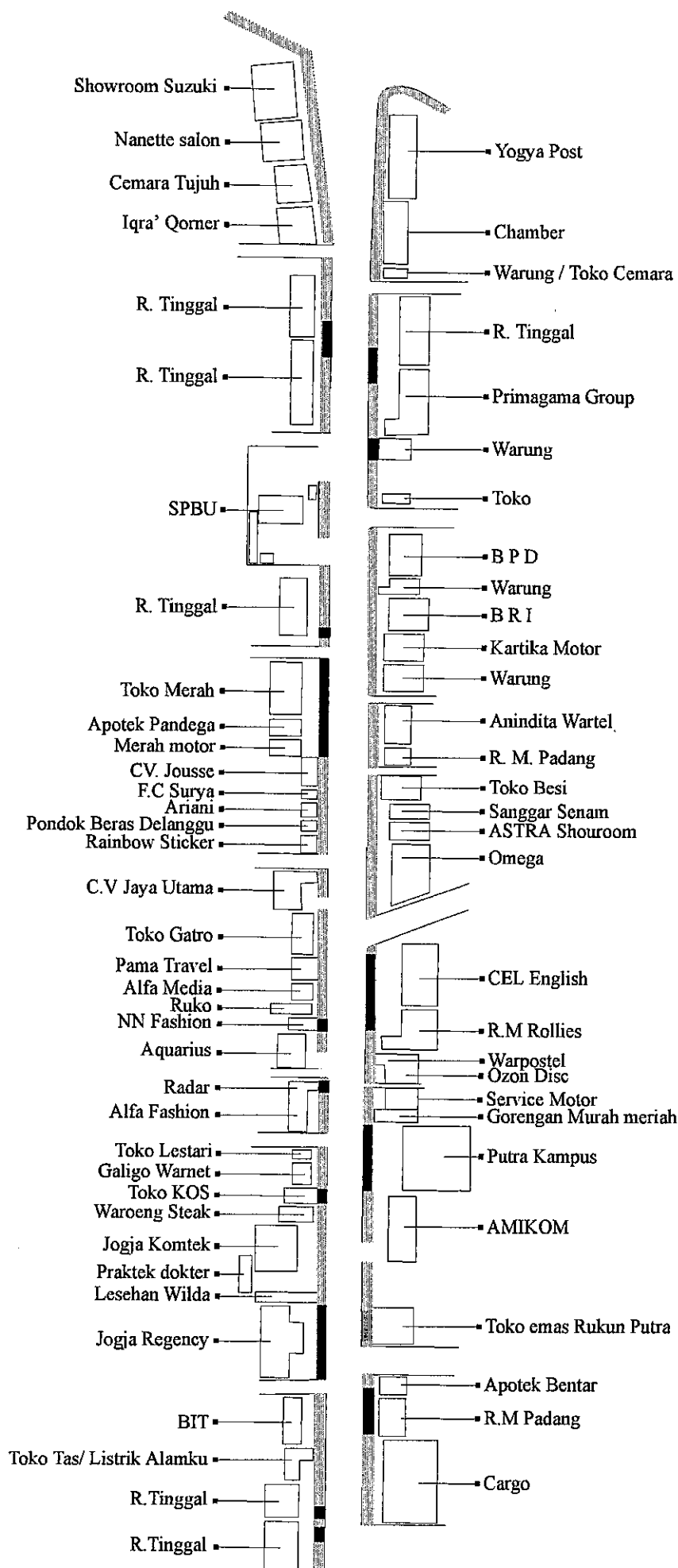
Gambar IV.4.b
Peta Tematik Jenis Porekeraan
Pedestrian Segmen C (*Pavement*)
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

Tegel 30 x 30
 Paving Block
 Beton Rabat





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

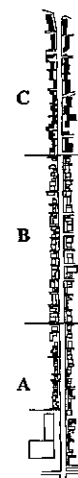
Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV.4.b
Jenis Perkerasan Pedestrian
Segmen C (*Pavement*)
Sumber : Data diolah 2002

Grafik IV.4.b
Dominasi Jenis Perkerasan
Pedestrian Segmen C (*Pavement*)
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI

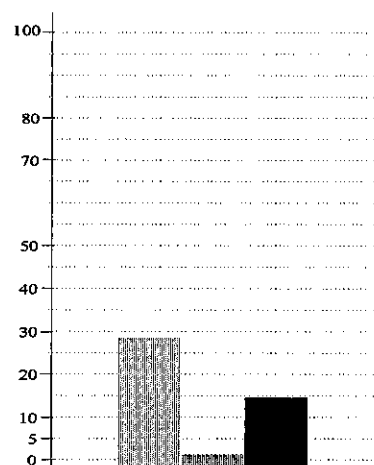


KETERANGAN

Tegel 30 x 30
 Paving Block
 Beton Rabat

Bentuk Pedestrian	Sisi Timur	Sisi Barat	Jumlah
Tegel 30 x 30	13	14	27
Paving Block	1	0	1
Beton Rabat	5	9	14

Tabel IV.4.b Jenis Perkerasan Pedestrian Segmen C (*Pavement*)
Sumber : Data diolah 2002



Grafik IV.4.b Dominasi Jenis Perkerasan Pedestrian Segmen C (*Pavement*)
Sumber : Data diolah 2002



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

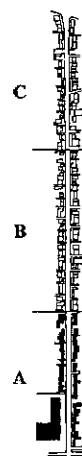
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

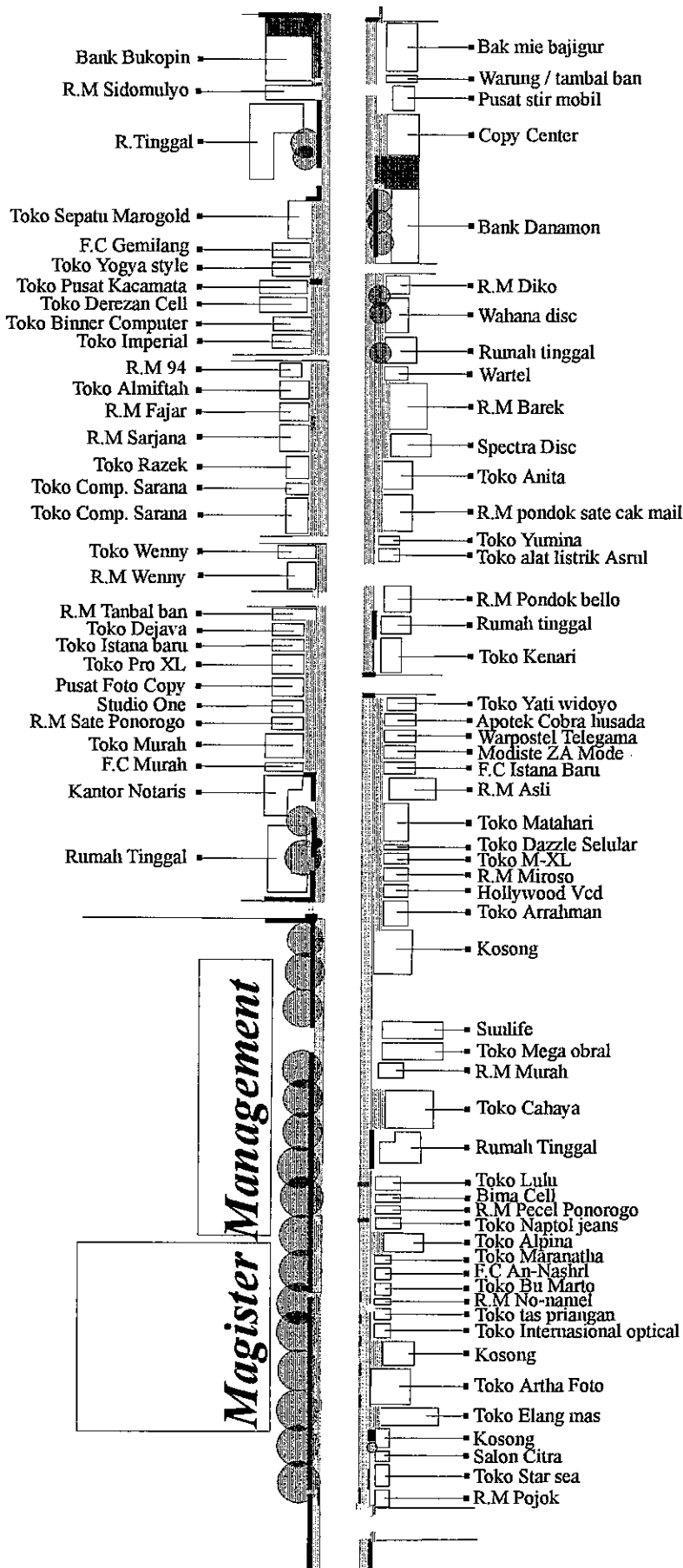
Gambar IV.5.a
Peta Tematik Jenis Elemen
Street Furniture Segmen A
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

Parkir roda 4	Pot Bunga
Parkir roda 2	Gardu PKL
Bangku - Bangku	Gerobak PKL
Pot Panc. Bendera	Gapura
Marka Jalan	Pagar Permanen
Papan nama jalan	Pagar non Permanen
Papan nama Instansi	Patung (sculpture)
Papan reklame	Halte Bis
Tiang Lampu jalan	Vegetasi
Tiang Telepon	Tempat Sampah
Tiang Rambu	
Tiang reklame	





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khacriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

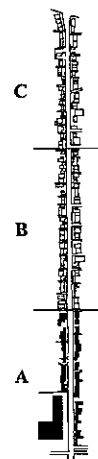
Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV.5.a
Elemen *Street Furniture*
Segmen A
Sumber : Data diolah 2002

Grafik IV.5.a
Dominasi Jenis Elemen
Street Furniture Segmen A
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

- | | |
|---------------------|--------------------|
| Pot roda 4 | Pot Bunga |
| Parkir roda 2 | Gardu PKL |
| Bangku - Bangku | Gerobak PKL |
| Pot Panc. Benda | Gapura |
| Marka Jalan | Pagar Permanen |
| Papan nama jalan | Pagar non Permanen |
| Papan nama Instansi | Patung (sculpture) |
| Papan reklame | Halte Bis |
| Tiang Lampu jalan | Vegetasi |
| Tiang Telepon | Tempat Sampah |
| Tiang Rambu | |
| Tiang reklame | |

Sisi Timur (bh)

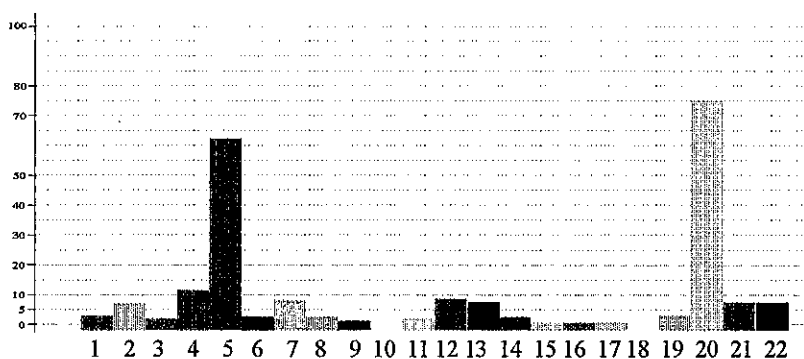
Sisi Barat (bh)

Jumlah (bh)

8	0	6	42	2	2	0	3	2	3	1	5	3	1	1	0	0	1	0	44	3	1
4	2	5	20	1	7	0	0	1	0	1	3	4	2	0	1	2	0	2	31	4	0
12	2	11	62	3	9	0	3	3	3	2	8	7	3	1	1	2	1	2	75	7	1

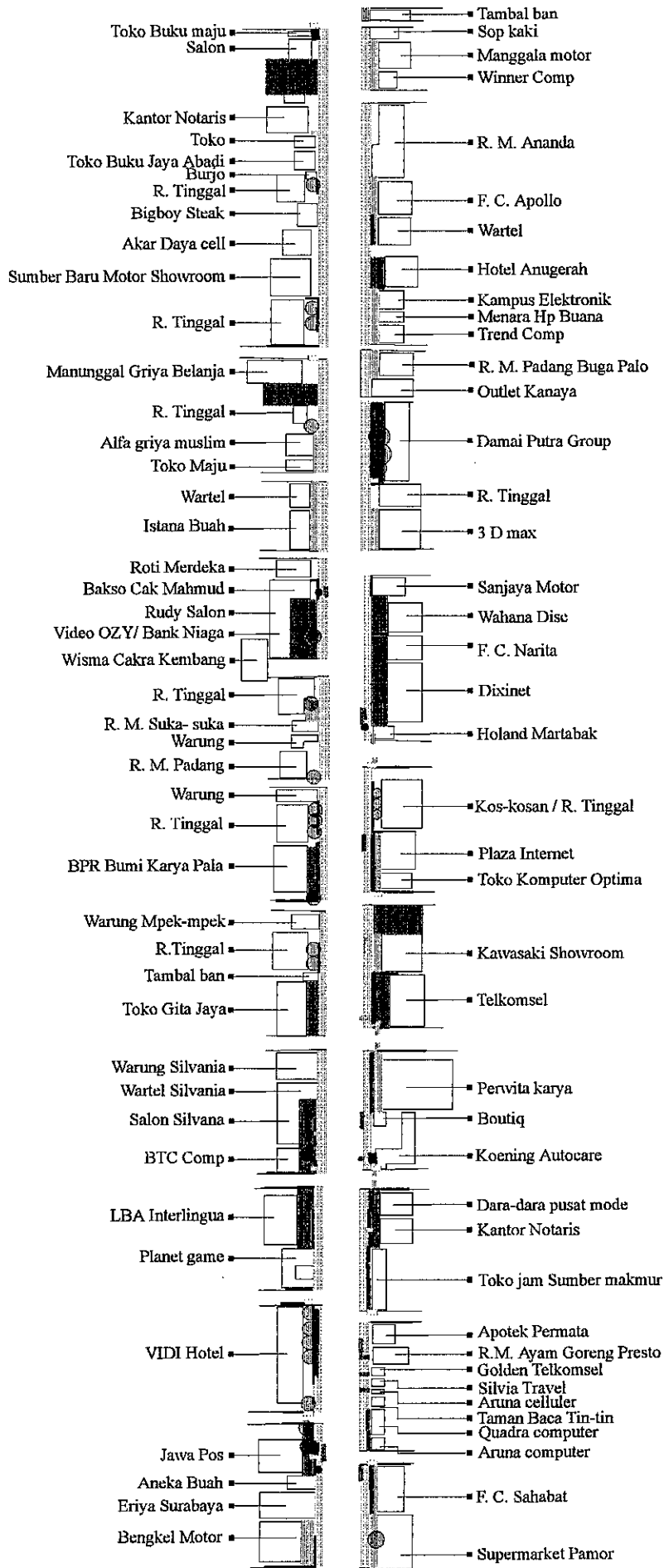
Tabel IV.5.a Elemen *Street Furniture* Segmen A

Sumber : Data diolah 2002



Grafik IV.5.a Dominasi Jenis Elemen *Street Furniture* Segmen A

Sumber : Data diolah 2002



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khacriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

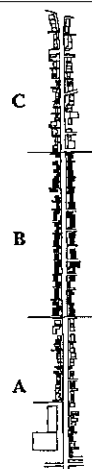
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.5.a
Peta Tematik Jenis Elemen
Street Furniture Segmen B
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

- | | |
|---------------------|--------------------|
| Parkir roda 4 | Pot Bunga |
| Parkir roda 2 | Gardu PKL |
| Bangku - Bangku | Gerobak PKL |
| Pot Panc. Bendera | Gerobak Usaha |
| Gapura | Papan reklame |
| Marka jalan | Pagar Permanen |
| Papan nama jalan | Pagar non Permanen |
| Papan nama Instansi | Tiang Lampu jalan |
| Tiang Rambu | Tempat Sampah |
| Tiang telepon | Kotak Surat |
| Tiang reklame | |
| Vegetasi | |





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

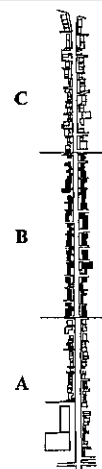
Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV.5.a
Elemen *Street Furniture*
Segmen B
Sumber : Data diolah 2002

Grafik IV.5.a
Dominasi Jenis Elemen
Street Furniture Segmen B
Sumber : Data diolah 2002























LOKASI



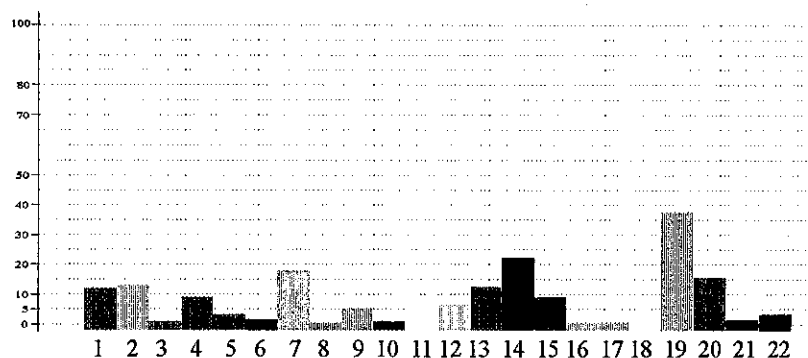
KETERANGAN

- | | |
|---------------------|-----------------------------|
| Parkir roda 4 | Pot Bunga |
| Parkir roda 2 | Gardu PKL |
| Bangku - Bangku | Gerobak PKL |
| Pot Panc. Bendera | Gapura |
| Marka Jalan | Pagar Permanen |
| Papan nama jalan | Pagar non Permanen |
| Papan nama instansi | Patung (<i>sculpture</i>) |
| Papan reklame | Halte Bis |
| Tiang Lampu jalan | Vegetasi |
| Tiang Telepon | Tempat Sampah |
| Tiang Rambu | |
| Tiang reklame | |

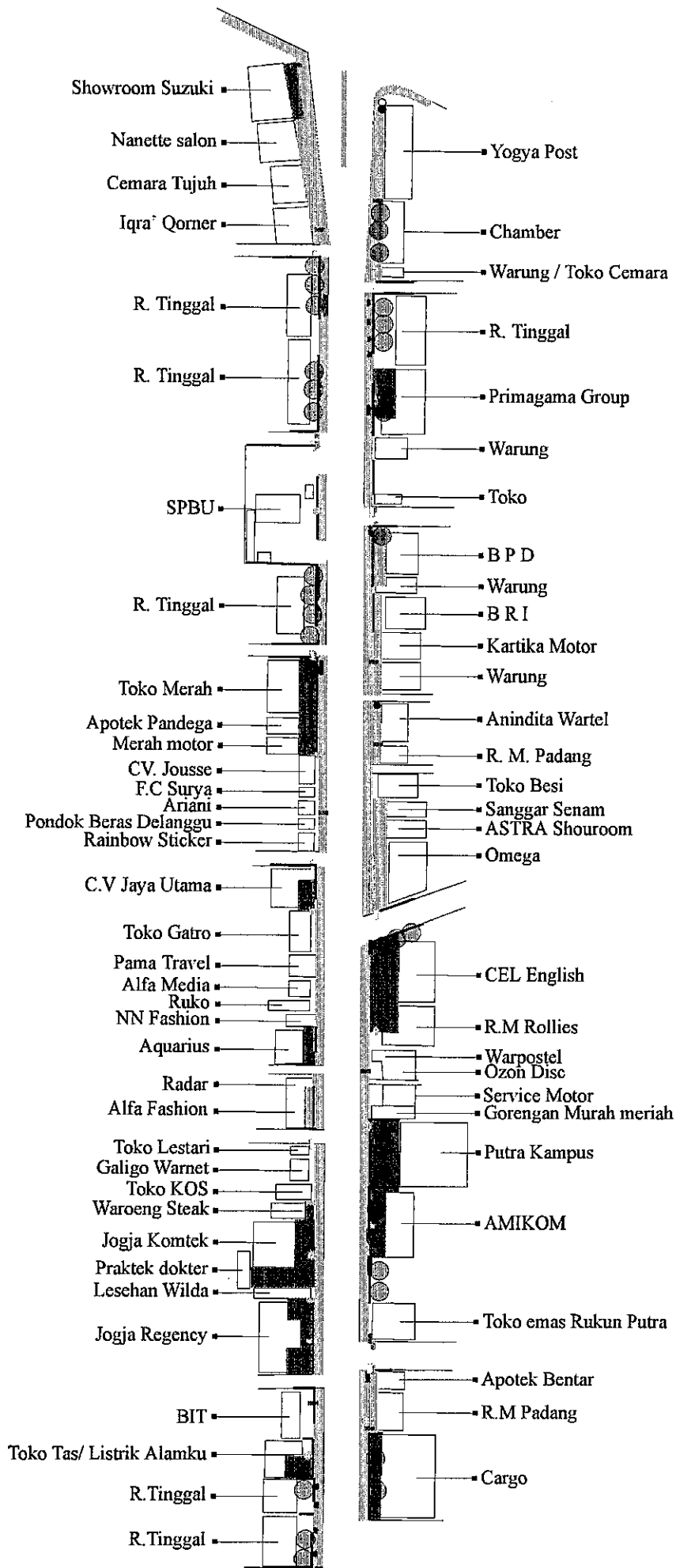
isi Timur (bh)
isi Barat (bh)
Jumlah (bh)

																					
16	1	5	0	1	10	1	5	1	5	3	7	12	8	0	1	1	36	3	0	1	
12	0	4	3	1	7	0	0	0	4	4	5	10	1	1	0	0	20	12	1	1	
28	1	9	3	2	17	1	5	1	9	7	11	22	9	1	1	1	56	15	1	2	

Tabel IV.5.a Elemen *Street Furniture* Segmen B
Sumber : Data diolah 2002



Grafik IV.5.a Dominasi Jenis Elemen *Street Furniture* Segmen B
Sumber : Data diolah 2002



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

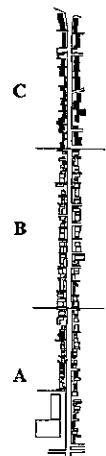
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.5.a
Peta Tematik Jenis Elemen
Street Furniture Segmen C
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



KETERANGAN

- | | |
|-----------------------|----------------------|
| ■ Parkir roda 4 | ■ Pot Bunga |
| ■ Parkir roda 2 | ■ Gardu PKL |
| ■ Bangku - Bangku | ■ Gerobak PKL |
| ■ Pot Panc. Bendera | ■ Gapura |
| ■ Marka Jalan | ■ Pagar Permanen |
| ■ Papan nama jalan | ■ Pagar non Permanen |
| ■ Papan nama instansi | ■ Patung (sculpture) |
| ■ Papan reklame | ■ Halte Bis |
| ■ Tiang Lampu jalan | ■ Vegetasi |
| ■ Tiang Telepon | ■ Tempat Sampah |
| ■ Tiang Rambu | |
| ■ Tiang reklame | |



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
I4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

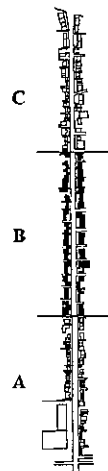
Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV.5.a
Elemen *Street Furniture*
Segmen C
Sumber : Data diolah 2002

Grafik IV.5.a
Dominasi Jenis Elemen
Street Furniture Segmen C
Sumber : Data diolah 2002

LOKASI



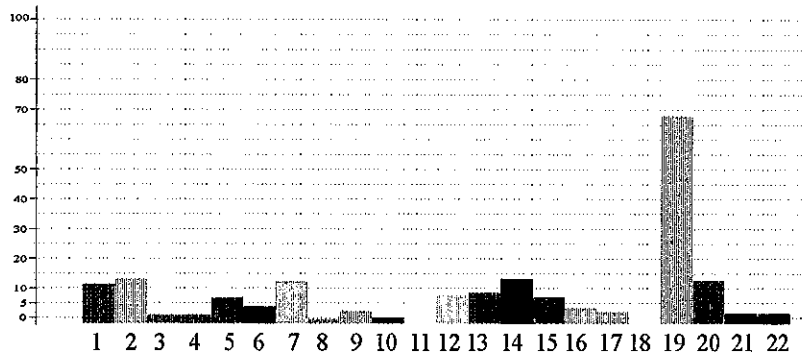
KETERANGAN

- | | |
|-----------------------|-------------------------------|
| ■ Parkir roda 4 | ■ Pot Bunga |
| ■ Parkir roda 2 | ■ Gardu PKL |
| ■ Bangku - Bangku | ■ Gerobak PKL |
| ■ Pot Panc. Benders | ■ Gapura |
| ■ Marka Jalan | ■ Pagar Permanen |
| ■ Papan nama jalan | ■ Pagar non Permanen |
| ■ Papan nama instansi | ■ Patung (<i>sculpture</i>) |
| ■ Papan reklame | ■ Halte Bis |
| ■ Tiang Lampu jalan | ■ Vegetasi |
| ■ Tiang Telepon | ■ Tempat Sampah |
| ■ Tiang Rambu | ■ Kotak Surat |
| ■ Tiang reklame | |

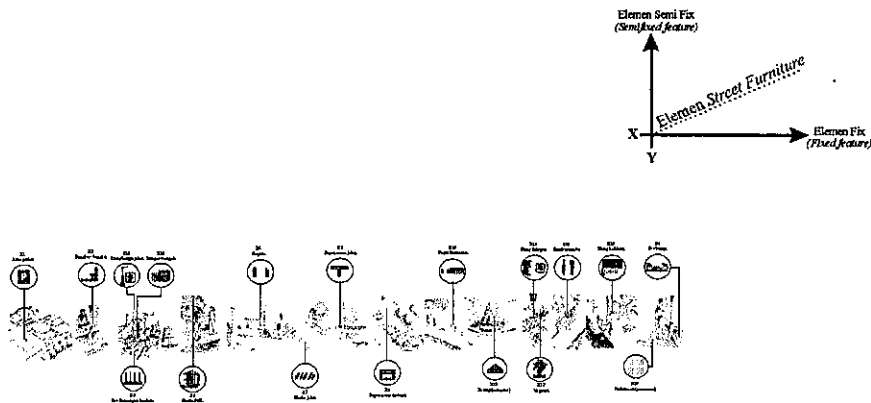
Sisi Timur (bh)
Sisi Barat (bh)
Jumlah (bh)

17	2	0	5	2	8	0	2	0	4	4	3	5	4	0	2	1	20	8	1	1		
9	0	1	1	2	4	0	1	0	5	3	5	8	4	4	1	0	47	5	0	0		
26	2	1	6	4	12	0	3	0	9	7	8	13	8	4	3	1	67	13	1	1		

Tabel IV.5.a Elemen *Street Furniture* Segmen C
Sumber : Data diolah 2002



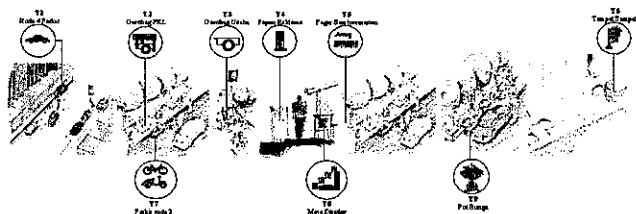
Grafik IV.5.a Dominasi Jenis Elemen *Street Furniture* Segmen C
Sumber : Data diolah 2002



Rapoport (1982)

Fix (Fixed feature) ;
Elemen yang pada dasarnya tetap atau perubahannya jarang dan lambat, secara spasial elemen-elemen ini dapat di organisasikan kedalam ukuran, lokasi, urutan, susunan, dan lain-lain. Tetapi dalam suatu kasus atau fenomena, elemen-elemen tersebut bisa dilengkapi oleh elemen-elemen lain.

Gambar IV.5 b Elemen *Street Furniture (Fixed feature)* Segmen A
Sumber : Data di olah 2002



Semi Fix (Semifixed feature) ;
elemen agak tetap berkisar dari susunan dan tipe elemen, seperti elemen jalan, tanda iklan, etalase di toko-toko dan elemen urban lainnya. Dimana perubahan yang terjadi cukup cepat dan mudah.

Gambar IV.5 b Elemen *Street Furniture (Semifixed feature)* Segmen A
Sumber : Data di olah 2002

UPT-PUSTAK-UNWIP



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

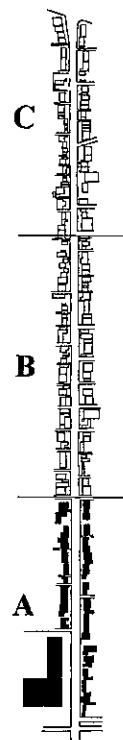
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Karakter Elemen *Street Furniture*
segmen A penggal ruang
jalan Kaliurang (Km.4,5 - 6,8)

LOKASI





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaecriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

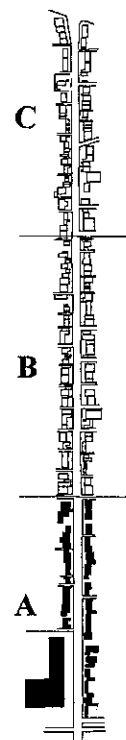
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

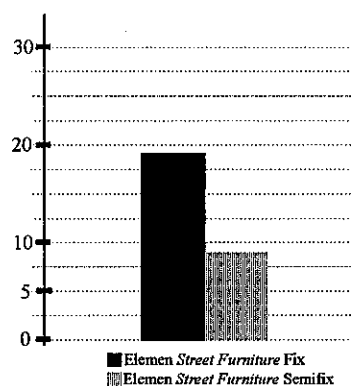
Karakter Elemen *Street Furniture*
segmen A penggal ruang
jalan Kaliurang (Km.4,5 - 6,8)

LOKASI

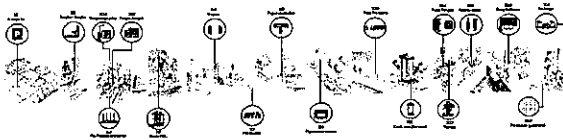
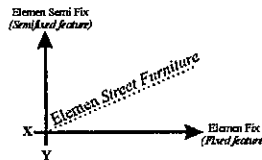


KARAKTER ELEMEN <i>STREET FURNITURE</i>	
Elemen Fix (<i>Fixed feature</i>)	Elemen Fix (<i>Fixed feature</i>)
X1. Area Parkir	Y1. Roda 4 (Parkir)
X2. Bangku-bangku	Y2. Gerobak PKL
X3. Pot Pancangan Bendera	Y3. Gerobak Usaha
X4. Pot Bunga	Y4. Papan reklame
X5. Gardu PKL	Y5. Pagar non permanen
X6. Gapura	Y6. Tempat sampah
X7. Marka Jalan	Y7. Roda 2 (parkir)
X8. Papan nama jalan	Y8. Meja display
X9. Papan nama instansi	Y9. Pot bunga
X10. Pagar permanen	
X11. Patung (<i>sculpture</i>)	
X12. Bus stop	
X13. Tiang lampu jalan	
X14. Tiang telepon	
X15. Tiang rambu-rambu	
X16. Tiang reklame	
X17. Vegetasi	
X18. Tempat sampah	
X19. Perkerasan (<i>pavement</i>)	

Tabel IV. 5 b Karakter Elemen *Street Furniture* Segmen A
Sumber : Data di olah 2002



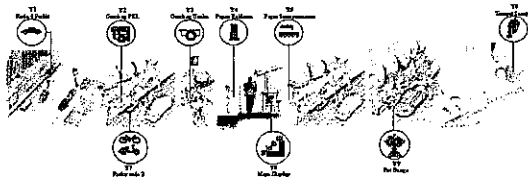
Grafik IV.5 b Dominasi Karakter Elemen *Street Furniture* Segmen A
Sumber : Data di olah 2002



Rapoport (1982)

Fix (*Fixed feature*) ;
Elemen yang pada dasarnya tetap atau perubahannya jarang dan lambat, secara spasial elemen-elemen ini dapat di organisasikan kedalam ukuran, lokasi, urutan, susunan, dan lain-lain. Tetapi dalam suatu kasus atau fenomena, elemen-elemen tersebut bisa dilengkapi oleh elemen-elemen lain.

Gambar IV.5 b Elemen *Street Furniture (Fixed feature)* Segmen C
Sumber : Data di olah 2002



Semi Fix (*Semifixed feature*) ;
elemen agak tetap berkisar dari susunan dan tipe elemen, seperti elemen jalan, tanda iklan, etalase di toko-toko dan elemen urban lainnya. Dimana perubahan yang terjadi cukup cepat dan mudah.

Gambar IV.5 b Elemen *Street Furniture (Semifixed feature)* Segmen C
Sumber : Data di olah 2002



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

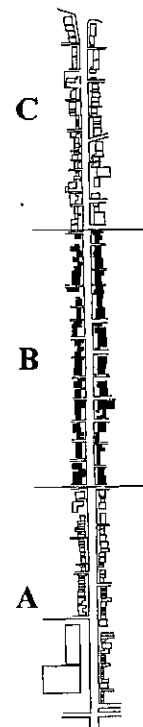
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Karakter Elemen *Street Furniture*
segmen A penggal ruang
jalan Kaliurang (Km.4,5 - 6,8)

LOKASI





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

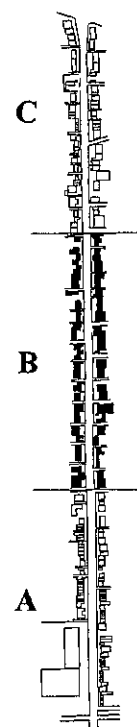
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

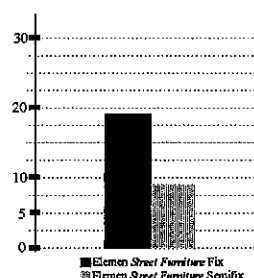
Karakter Elemen *Street Furniture*
segmen A penggal ruang
jalan Kaliurang (Km 4,5 - 6,8)

LOKASI



KARAKTER ELEMEN <i>STREET FURNITURE</i>	
Elemen Fix (<i>Fixed feature</i>)	Elemen Fix (<i>Fixed feature</i>)
X1. Area Parkir	Y1. Roda 4 (Parkir)
X2. Bangku-bangku	Y2. Gerobak PKL
X3. Pot Pancangan Bendera	Y3. Gerobak Usaha
X4. Pot Bunga	Y4. Papan reklame
X5. Gardu PKL	Y5. Pagar non permanen
X6. Gapura	Y6. Tempat sampah
X7. Marka Jalan	Y7. Roda 2 (parkir)
X8. Papan nama jalan	Y8. Meja display
X9. Papan nama instansi	Y9. Pot bunga
X10. Pagar permanen	
X11. Kotak surat (bus surat)	
X12. Bus stop	
X13. Tiang lampu jalan	
X14. Tiang telepon	
X15. Tiang rambu-rambu	
X16. Tiang reklame	
X17. Vegetasi	
X18. Tempat sampah	
X19. Perkerasan (<i>pavement</i>)	

Tabel IV. 5 b Karakter Elemen *Street Furniture* Segmen C
Sumber : Data di olah 2002



Grafik IV.5 b Dominasi Karakter Elemen *Street Furniture* Segmen C
Sumber : Data di olah 2002



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

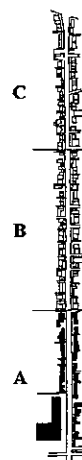
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.6
Peta Tematik *Setting* Elemen *Street Furniture*
pkl 09.00 - 15.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

Keterangan Elemen ;

- | | |
|-------------------------------|-----------------------|
| ■ Bangku - Bangku | ■ Gapura |
| ■ Pot Panc. Bendera | ■ Marka Jalan |
| ■ Pot Bunga | ■ Papan nama jalan |
| ■ Gardu PKL | ■ Papan nama Instansi |
| ■ Papan reklame | ■ Tiang Lampu jalan |
| ■ Pagar Permenan | ■ Tiang Telepon |
| ● Patung (<i>sculpture</i>) | ■ Tiang Rambu |
| ■ Halte Bis | ■ Tiang reklame |
| ● Vegetasi | ■ Pagar non Permenan |
| ● Tempat Sampah | ■ Pejalan khaki |
| ■ Gerobak PKL | ■ Bangunan Aktif |
| ■ Gerobak Usaha | ■ Bangunan Pasif |
| ■ Roda 4 | |
| ■ Bus kota (angkutan umum) | |
| ■ Roda 4 (jasa kursus stir) | |
| ■ Roda 2 | |

Keterangan *Setting* Elemen ;

Setting 1(S1)



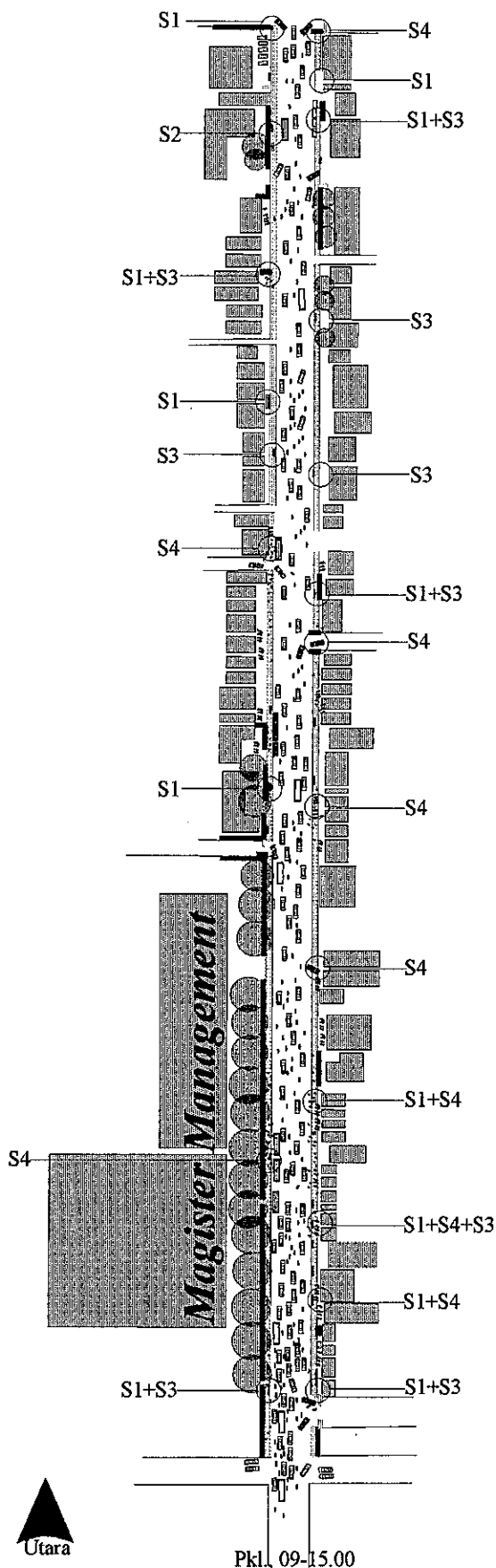
Setting 2(S2)



Setting 3(S3)



Setting 4(S4)





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khacriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

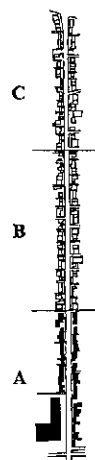
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.6
Peta Tematik *Setting Elemen Street Furniture*
pki 15.00 - 21.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

Keterangan Elemen ;

- | | |
|-------------------------------|-----------------------|
| ■ Bangku - Bangku | ■ Gapura |
| ■ Pot Panc. Bendera | ■ Marka Jalan |
| ■ Pot Bunga | ■ Papan nama jalan |
| ■ Gardu PKL | ■ Papan nama Instansi |
| ■ Papan reklame | ■ Tiang Lampu jalan |
| ■ Pagar Permenan | ■ Tiang Telepon |
| ● Patung (<i>sculpture</i>) | ■ Tiang Rambu |
| ■ Halte Bis | ■ Tiang reklame |
| ● Vegetasi | ■ Pagar non Permenan |
| ● Tempat Sampah | ● Pejalan khaki |
| ■ Gerobak PKL | ■ Bangunan Aktif |
| ■ Gerobak Usaha | ■ Bangunan Pasif |
| ■ Roda 4 | |
| ■ Bus kota (angkutan umum) | |
| ■ Roda 4 (jasa kursus stir) | |
| ■ Roda 2 | |

Keterangan Setting Elemen ;

Setting 1(S1)



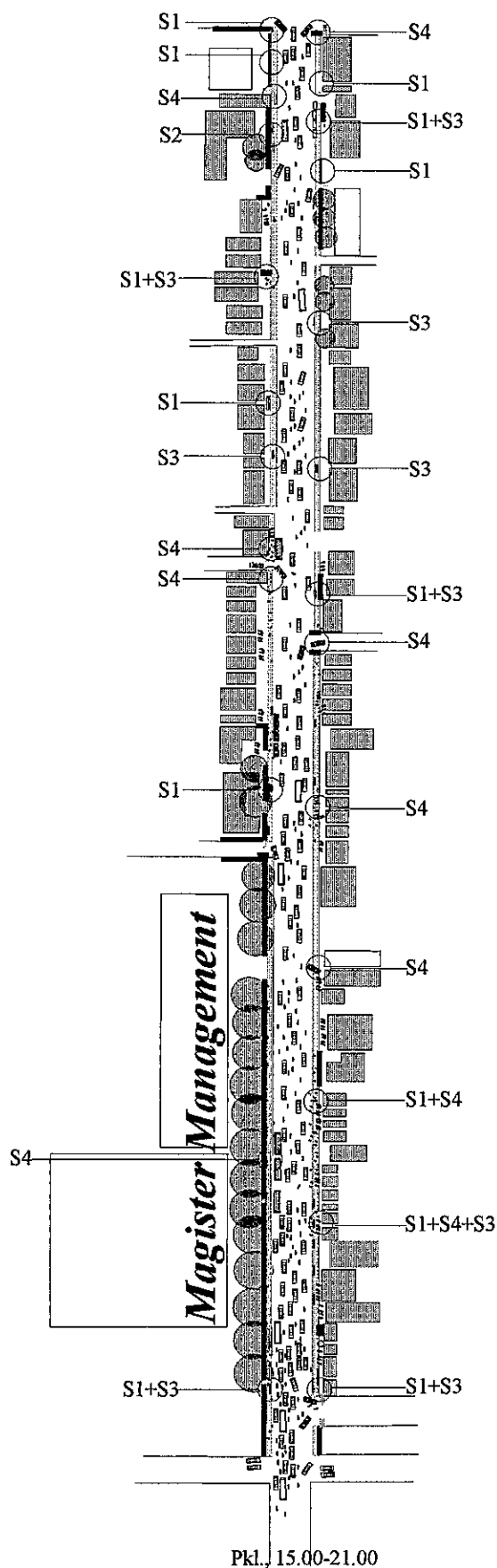
Setting 2(S2)



Setting 3(S3)



Setting 4(S4)



Pkl. 15.00-21.00



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.6
Setting Elemen Street Furniture
pkl 09.00-15.00 & 15.00-21.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003

Grafik IV.6
Dominasi *Setting Elemen Street Furniture*
pkl 09.00-15.00 & 15.00-21.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003

KETERANGAN

Keterangan *Setting Elemen* ;
Setting 1(S1)



Setting 2(S2)



Setting 3(S3)

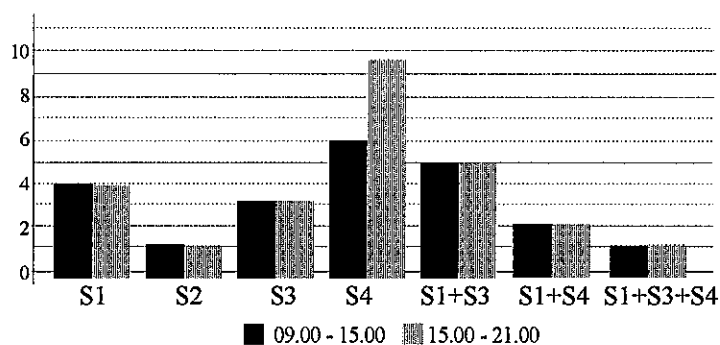


Setting 4(S4)



SETTING ELEMEN	KOMPONEN	KARAKTER ELEMEN		KELOMPOK ELEMEN		JUMLAH
		FIX (Fixed Feature)	SEMI-FIX (Semi-fixed Feature)	Public Environmental Information	Private Signs	
09.00 - 15.00						
S1	X2,X18	●		●		4
S2	X4	●		●		1
S3	Y1,Y6		●	●	●	3
S4	PKaki, Y1,X7	●	●	●	●	6
S1+S3	X3,X10	●		●		5
S1+S4	Y1,Y7		●	●	●	2
S1+S3+S4	Y4,Y7,X14		●	●	●	1
15.00-21.00						
S1	X2,Y5,X18	●		●		6
S2	X4	●		●		1
S3	X4,Y6		●	●	●	3
S4	PKaki,Y1,Y2,Y7	●	●	●	●	9
S1+S3	X3,X10	●		●		5
S1+S4	Y1,Y7		●	●	●	2
S1+S3+S4	Y4,Y7,X14		●	●	●	1

Tabel IV.6 *Setting Elemen Street Furniture*
pkl 09.00-15.00 & 15.00-21.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003



Grafik IV.6 Dominasi *Setting Elemen Street Furniture*
pkl 09.00-15.00 & 15.00-21.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

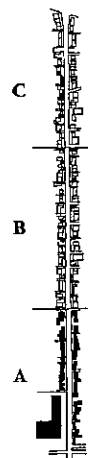
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.6
Peta Tematik *Setting* Elemen Street Furniture
pk1 21.00 - 01.00 Segmen A
Sumber: Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

Keterangan Elemen ;

- | | |
|-------------------------------|-----------------------|
| ■ Bangku - Bangku | ■ Gapura |
| ■ Pot Panc. Bendera | ■ Marka Jalan |
| ■ Pot Bunga | ■ Papan nama jalan |
| ■ Gardu PKL | ■ Papan nama instansi |
| ■ Papan reklame | ■ Tiang Lampu jalan |
| ■ Pagar Permenan | ■ Tiang Telepon |
| ● Patung (<i>sculpture</i>) | ■ Tiang Rambu |
| ■ Halte Bis | ■ Tiang reklame |
| ● Vegetasi | ■ Pagar non Permenan |
| ● Tempat Sampah | ■ Pejalan kaki |
| ■ Gerobak PKL | ■ Bangunan Aktif |
| ■ Gerobak Usaha | ■ Bangunan Pasif |
| ■ Roda 4 | |
| ■ Bus kota (angkutan umum) | |
| ■ Roda 4 (jasa kursus stir) | |
| ■ Roda 2 | |

Keterangan *Setting* Elemen ;

Setting 1(S1)



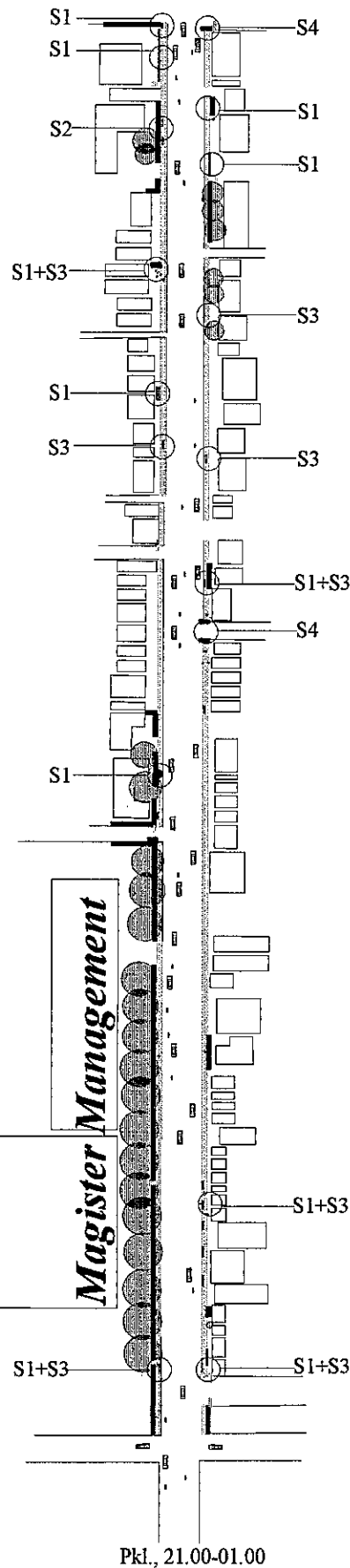
Setting 2(S2)



Setting 3(S3)



Setting 4(S4)



Pkl., 21.00-01.00

UPT - PUSAT DATA



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

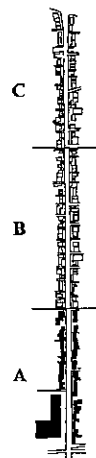
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.6
Peta Tematik *Setting* Elemen Street Furniture
pk1 01.00 - 09.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

Keterangan Elemen ;

- | | |
|-------------------------------|------------------------|
| ■ Bangku - Bangku | ■ Gapura |
| ■ Pot Panc. Bendera | ■ Marka Jalan |
| ■ Pot Bunga | ■ Papan nama jalan |
| ■ Gardu PKL | ■ Papan nama Instalasi |
| ■ Papan reklame | ■ Tiang Lampu jalan |
| ■ Pagar Permanen | ■ Tiang Telepon |
| ● Patung (<i>sculpture</i>) | ■ Tiang Rambu |
| ■ Halte Bis | ■ Tiang reklame |
| ● Vegetasi | ■ Pagar non Permanen |
| ● Tempat Sampah | ■ Pejalan khaki |
| ■ Gerobak PKL | ■ Bangunan Aktif |
| ■ Gerobak Usaha | ■ Bangunan Pasif |
| ■ Roda 4 | |
| ■ Bus kota (angkutan umum) | |
| ■ Roda 4 (jasa kursus stir) | |
| ■ Roda 2 | |

Keterangan *Setting* Elemen ;

Setting 1(S1)



Setting 2(S2)



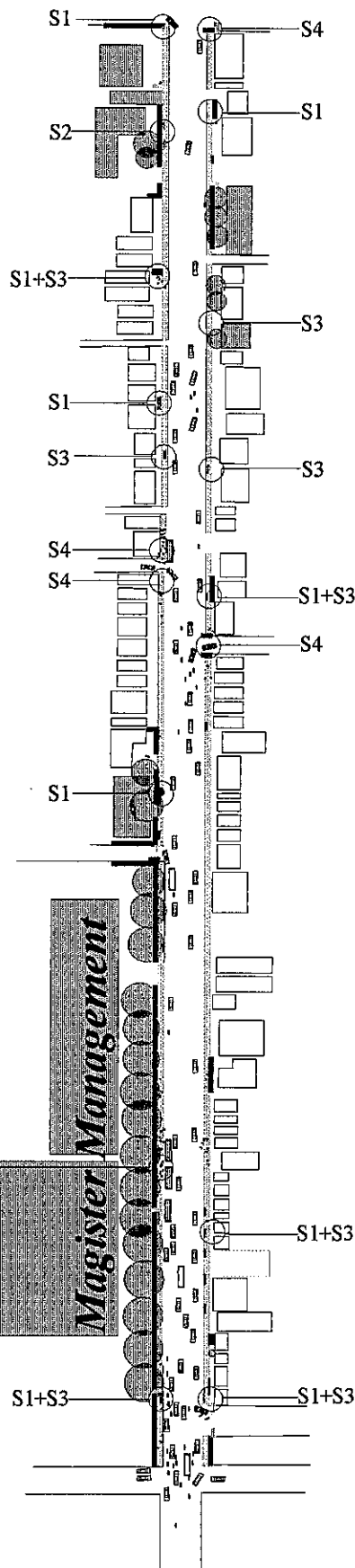
Setting 3(S3)



Setting 4(S4)



Pkl., 01.00-09.00





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

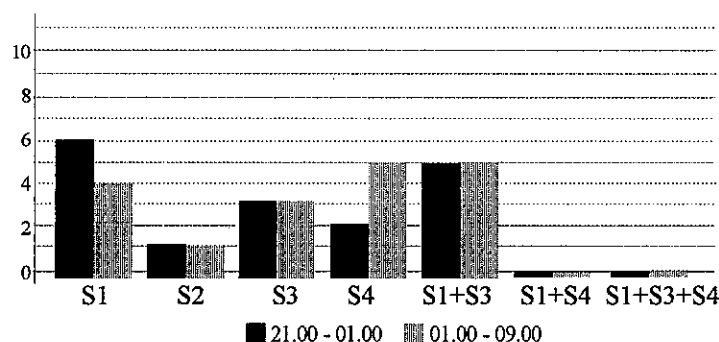
JUDUL GAMBAR

Gambar IV.6
Setting Elemen Street Furniture
pkl 21.00-01.00 & 01.00-09.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003

Grafik IV.6
Dominasi Setting Elemen Street Furniture
pkl 21.00-01.00 & 01.00-09.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003

SETTING ELEMEN	KOMPONEN	KARAKTER ELEMEN		KELOMPOK ELEMEN		JUMLAH
		FIX (Fixed Feature)	SEMI-FIX (Semi-fixed Feature)	Public Environmental Information	Private Signs	
21.00 - 01.00						
S1	X2,X18	●		●		6
S2	X4	●		●		1
S3	Y1,Y6		●	●	●	3
S4	PKaki, Y1,X7	●	●	●	●	2
S1+S3	X3,X10	●		●		5
S1+S4	Y1,Y7		●	●	●	0
S1+S3+S4	Y4,Y7,X14		●	●	●	0
01.00-09.00						
S1	X2,Y5,X18	●		●		4
S2	X4	●		●		1
S3	X4,Y6		●	●	●	3
S4	PKaki,Y1,Y2,Y7	●	●	●	●	5
S1+S3	X3,X10	●		●		5
S1+S4	Y1,Y7		●	●	●	0
S1+S3+S4	Y4,Y7,X14		●	●	●	0

Tabel IV.6 *Setting Elemen Street Furniture*
pkl 21.00-01.00 & 01.00-09.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003



Grafik IV.6 *Dominasi Setting Elemen Street Furniture*
pkl 21.00-01.00 & 01.00-09.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003

KETERANGAN

Keterangan *Setting Elemen* ;
Setting 1(S1)



Setting 2(S2)



Setting 3(S3)



Setting 4(S4)





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.6
Peta Tematik *Setting* Elemen *Street Furniture*
pkl 09.00-15.00 & 15.00-21.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

Keterangan Elemen ;

- | | |
|-------------------------------|-----------------------|
| ■ Bangku - Bangku | ■ Gapura |
| ■ Pot Panc. Bendera | ■ Marka Jalan |
| ■ Pot Bunga | ■ Papan nama jalan |
| ■ Gardu PKL | ■ Papan nama instansi |
| ■ Papan reklame | ■ Tiang Lampu jalan |
| ■ Pagar Permenan | ■ Tiang Telepon |
| ● Patung (<i>sculpture</i>) | ■ Tiang Rambu |
| ■ Halte Bis | ■ Tiang reklame |
| ■ Vegetasi | ■ Pagar non Permenan |
| ● Tempat Sampah | ■ Pejalan khaki |
| ■ Gerobak PKL | ■ Bangunan Aktif |
| ■ Gerobak Usaha | ■ Bangunan Pasif |
| ■ Roda 4 | |
| ■ Bus kota (angkutan umum) | |
| ■ Roda 4 (jasa kursus stir) | |
| ■ Roda 2 | |

Keterangan *Setting* Elemen ;

Setting 1(S1)



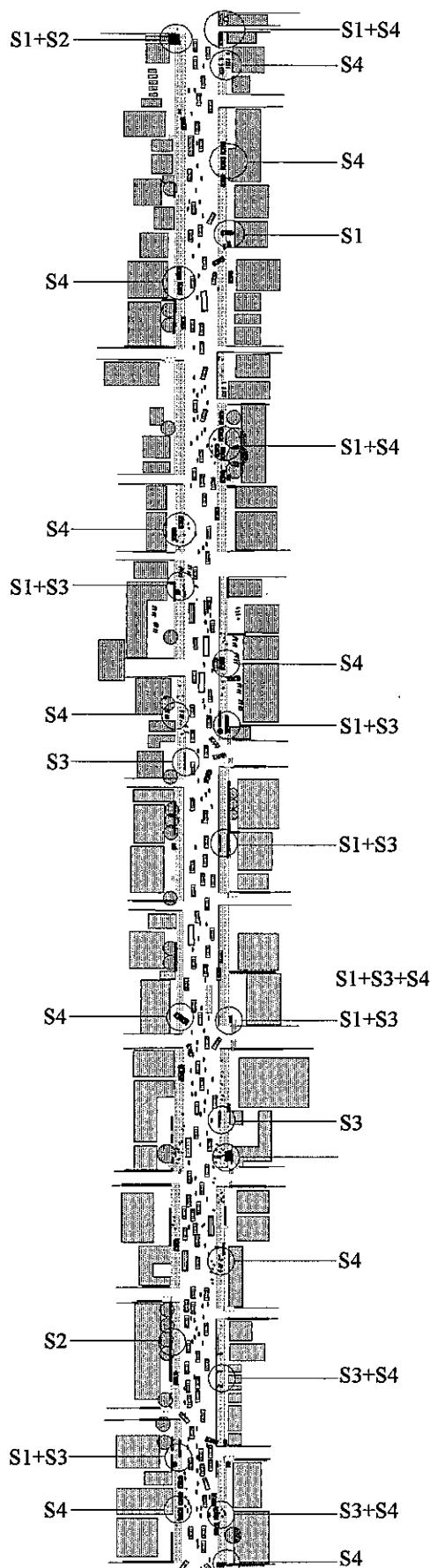
Setting 2(S2)



Setting 3(S3)

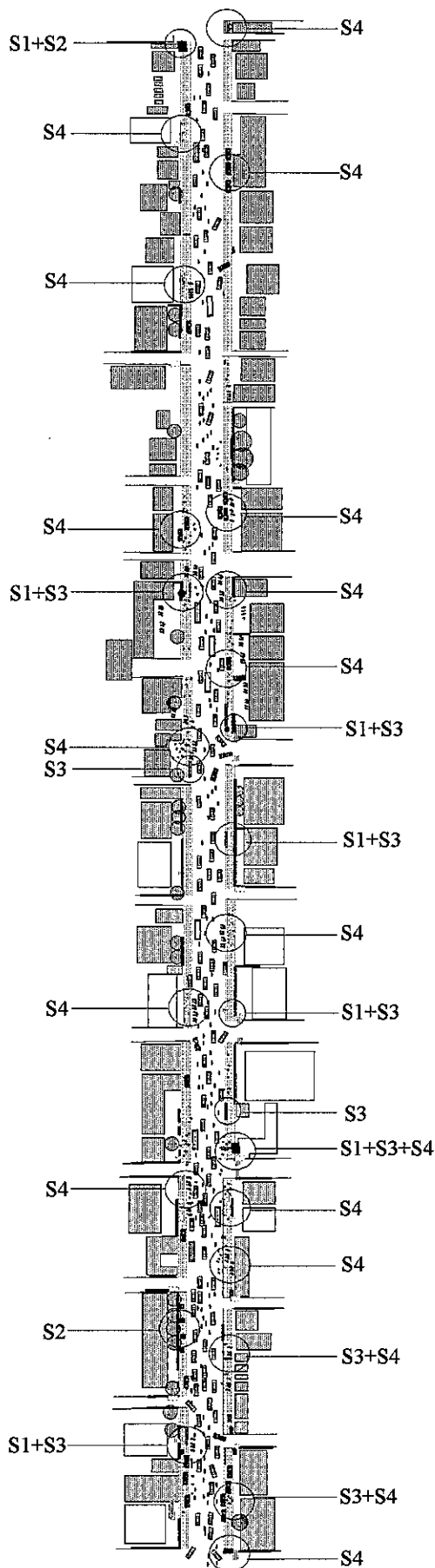


Setting 4(S4)



Pkl., 09-15.00





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.6
Peta Tematik Setting Elemen Street Furniture
pkl 09.00-15.00 & 15.00-21.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

Keterangan Elemen ;

- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| ● Bangku - Bangku | ● Gapura |
| ● Pot Panc. Bendera | ● Marka Jalan |
| ● Pot Bunga | ● Papan nama jalan |
| ■ Gardu PKL | ● Papan nama instansi |
| ■ Papan reklame | ● Tiang Lampu jalan |
| ■ Pagar Permenan | ● Tiang Telepon |
| ● Patung (sculpture) | ● Tiang Rambu |
| ● Halte Bis | ● Tiang reklame |
| ● Vegetasi | ● Pagar non Permenan |
| ● Tempat Sampah | ● Pejalan kaki |
| ■ Gerobak PKL | ■ Bangunan Aktif |
| ■ Gerobak Usaha | □ Bangunan Pasif |
| ■ Roda 4 | |
| ■ Bus kota (angkutan umum) | |
| ■ Roda 4 (jasa kursus stur) | |
| ■ Roda 2 | |

Keterangan Setting Elemen ;

Setting 1(S1)



Setting 2(S2)



Setting 3(S3)



Setting 4(S4)





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.6
Setting Elemen Street Furniture
pkl 09.00-15.00 & 15.00-21.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003

Grafik IV.6
Dominasi Setting Elemen Street Furniture
pkl 09.00-15.00 & 15.00-21.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003

KETERANGAN

Keterangan Setting Elemen ;
Setting 1(S1)



Setting 2(S2)



Setting 3(S3)

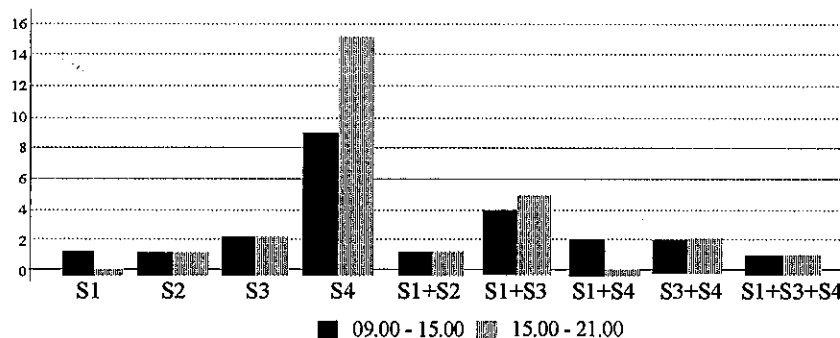


Setting 4(S4)

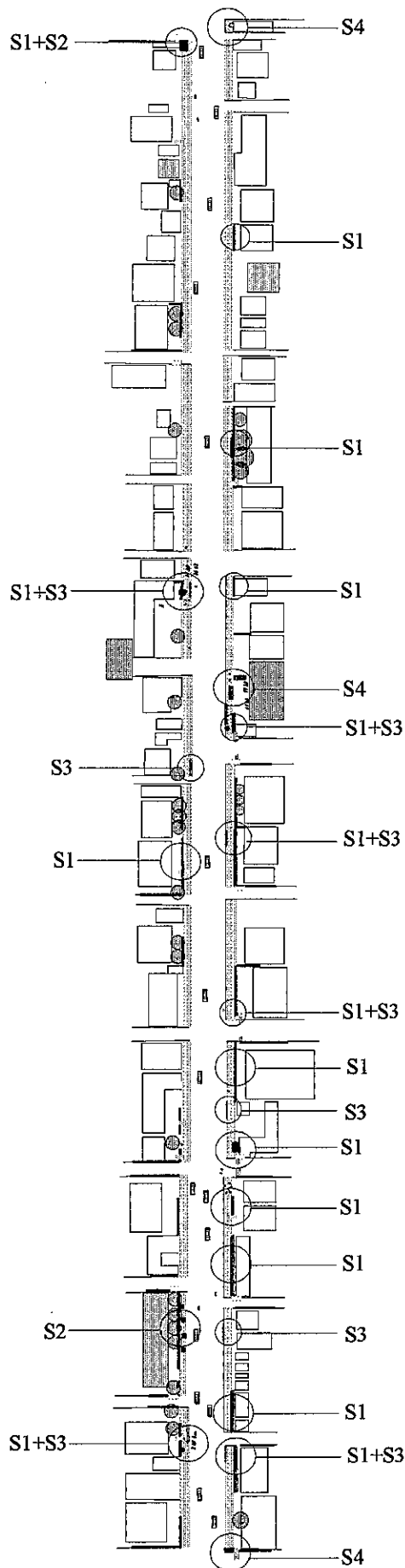


SETTING ELEMEN	KOMPONEN	KARAKTER ELEMEN		KELOMPOK ELEMEN		JUMLAH
		FIX (Fixed Feature)	SEMI-FIX (Semi-fixed Feature)	Public Environmental Information	Private Signs	
09.00 - 15.00						
S1	Y1		●		●	1
S2	X4	●		●		1
S3	X4	●		●		2
S4	P.Kaki, Y1, X7	●	●	●	●	9
S1+S2	X6, Y8	●	●		●	1
S1+S3	X3, X4, X10, X15, X18, Y5	●	●	●	●	4
S1+S4	Y1, Y7, Y3		●		●	2
S3+S4	Y1, Y4		●		●	2
S1+S3+S4	X5, Y4, Y7, X14	●	●	●	●	1
15.00-21.00						
S1	-				●	0
S2	X4	●	●	●	●	1
S3	X4, Y6	●		●		2
S4	P.Kaki, Y1, Y2, Y3, Y7	●	●	●	●	15
S1+S2	X3, X10	●			●	1
S1+S3	Y1, Y2, Y5, Y7		●		●	5
S1+S4	-				●	0
S3+S4	Y1, Y4, Y7		●		●	2
S1+S3+S4	X5, Y4, Y7, X14	●	●	●	●	1

Tabel IV.6 Setting Elemen Street Furniture pkl 09.00-15.00 & 15.00-21.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003



Grafik IV.6 Dominasi Setting Elemen Street Furniture pkl 09.00-15.00 & 15.00-21.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003



Pk1, 21.00 - 01.00



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

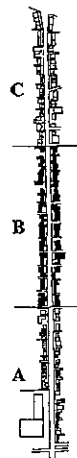
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.6
Peta Tematik Setting Elemen Street Furniture
pk1 21.00-01.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

Keterangan Elemen ;

- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| ■ Bangku - Bangku | ■ Gapura |
| ■ Pot Panc. Bendera | ■ Marka Jalan |
| ■ Pot Bunga | ■ Papan nama jalan |
| ■ Gardu PKL | ■ Papan nama instansi |
| ■ Papan reklame | ■ Tiang Lampu jalan |
| ■ Pagar Permenan | ■ Tiang Telepon |
| ● Patung (sculpture) | ■ Tiang Rambu |
| ■ Halte Bis | ■ Tiang reklame |
| ■ Vegetasi | ■ Pagar non Permenan |
| ● Tempat Sampah | ○ Pejalan kaki |
| ■ Gerobak PKL | ■ Bangunan Aktif |
| ■ Gerobak Usaha | ■ Bangunan Pasif |
| ■ Roda 4 | |
| ■ Bus kota (angkutan umum) | |
| ■ Roda 4 (jasa kursus stir) | |
| ■ Roda 2 | |

Keterangan Setting Elemen ;

Setting 1(S1)



Setting 2(S2)

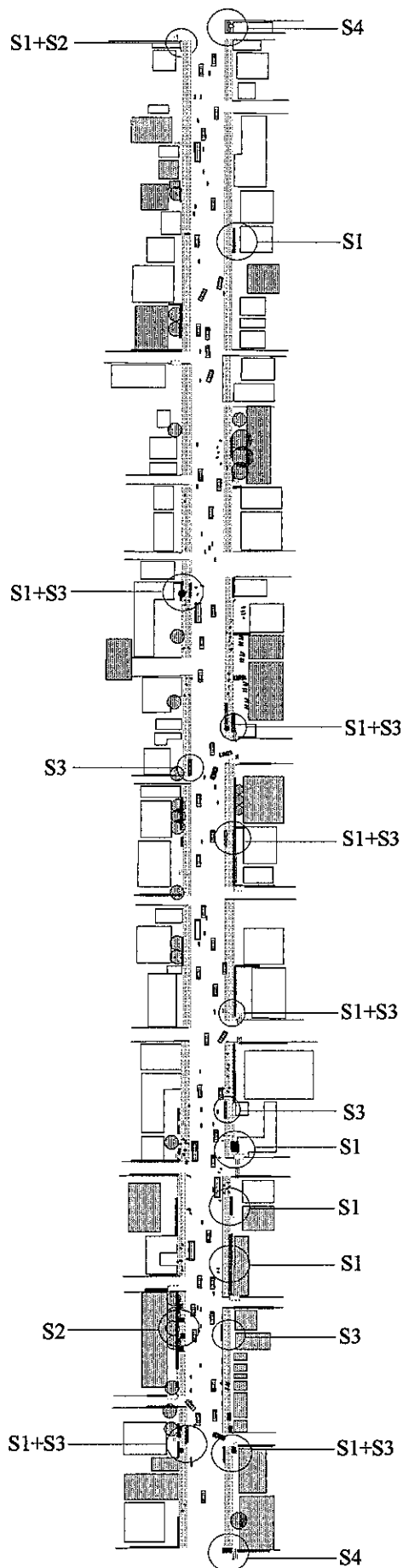


Setting 3(S3)



Setting 4(S4)





Pkl., 01.00-09.00



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.6
Peta Tematik *Setting Elemen Street Furniture*
pkl 01.00 - 09.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

Keterangan Elemen ;

- | | |
|-------------------------------|-----------------------|
| ■ Bangku - Bangku | ■ Gapura |
| ■ Pot Panc. Bendera | ■ Marka Jalan |
| ■ Pot Bunga | ■ Papan nama jalan |
| ■ Gardu PKL | ■ Papan nama instansi |
| ■ Papan reklame | ■ Tiang Lampu jalan |
| ■ Pagar Permenan | ■ Tiang Telepon |
| ● Patung (<i>sculpture</i>) | ■ Tiang Rambu |
| ■ Halte Bis | ■ Tiang reklame |
| ■ Vegetasi | ■ Pagar non Permenan |
| ● Tempat Sampah | ■ Pejalan kaki |
| ■ Gerobak PKL | ■ Bangunan Aktif |
| ■ Gerobak Usaha | ■ Bangunan Pasif |
| ■ Roda 4 | |
| ■ Bus kota (angkutan umum) | |
| ■ Roda 4 (jasa kusus stur) | |
| ■ Roda 2 | |

Keterangan Setting Elemen ;

Setting 1(S1)



Setting 2(S2)



Setting 3(S3)



Setting 4(S4)





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

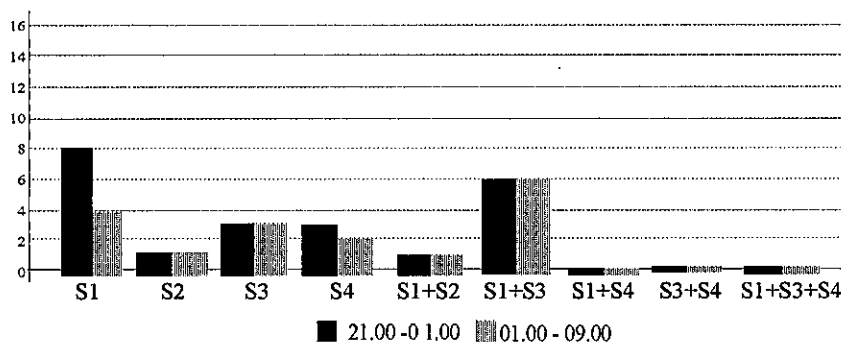
JUDUL GAMBAR

Gambar IV.6
Setting Elemen Street Furniture
pkl 21.00-01.00 & 01.00-09.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003

Grafik IV.6
Dominasi Setting Elemen Street Furniture
pkl 21.00-01.00 & 01.00-09.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003

SETTING ELEMEN	KOMPONEN	KARAKTER ELEMEN		KELOMPOK ELEMEN		JUMLAH
		FIX (Fixed Feature)	SEMI-FIX (Semi-fixed Feature)	Public Environmental Information	Private Signs	
21.00 - 01.00						
S1	X5, X10, X14, Y5	●	●	●	●	8
S2	X4	●		●		1
S3	X3	●		●		3
S4	X7, X14, Y1	●	●	●	●	3
S1+S2	X5	●		●	●	1
S1+S3	X4, X6, X8, X18	●		●		6
S1+S4	-					0
S3+S4	-					0
S1+S3+S4	-					0
01.00 - 09.00						
S1	X4, X10, Y5	●	●	●		4
S2	X4	●		●		1
S3	X4	●		●		3
S4	Y3, X7	●	●	●	●	2
S1+S2	X5	●		●	●	1
S1+S3	X4, X6, X8, X18	●		●		6
S1+S4	-					0
S3+S4	-					0
S1+S3+S4	-					0

Tabel IV.6 Setting Elemen Street Furniture pkl 21.00-01.00 & 01.00-09.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003



Grafik IV.6 Dominasi Setting Elemen Street Furniture
pkl 21.00-01.00 & 01.00-09.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003

KETERANGAN

Keterangan Setting Elemen ;
Setting 1(S1)



Setting 2(S2)



Setting 3(S3)



Setting 4(S4)





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

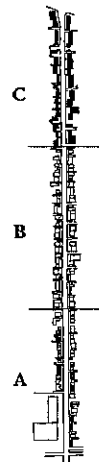
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.6
Peta Tematik Setting Elemen Street Furniture
pkl 09.00 - 15.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

Keterangan Elemen ;

- | | |
|----------------------------|-----------------------|
| ■ Bangku - Bangku | ■ Gapura |
| ■ Pot Panc. Bendera | ■ Marka Jalan |
| ■ Pot Bunga | ■ Papan nama jalan |
| ■ Gardu PKL | ■ Papan nama instansi |
| ■ Papan reklame | ■ Tiang Lampu jalan |
| ■ Pagar Permanen | ■ Tiang Telepon |
| ● Patung (sculpture) | ■ Tiang Rambu |
| ■ Halte Bis | ■ Tiang reklame |
| ● Vegetasi | ■ Pagar non Permanen |
| ● Tempat Sampah | ○ Pejalan kaki |
| ■ Gerobak PKL | ■ Bangunan Aktif |
| ■ Gerobak Usaha | ■ Bangunan Pasif |
| ■ Roda 4 | |
| ■ Bus kota (angkutan umum) | |
| ■ Roda 4 (jasa kusus stir) | |
| ■ Roda 2 | |

Keterangan Setting Elemen ;

Setting 1(S1)



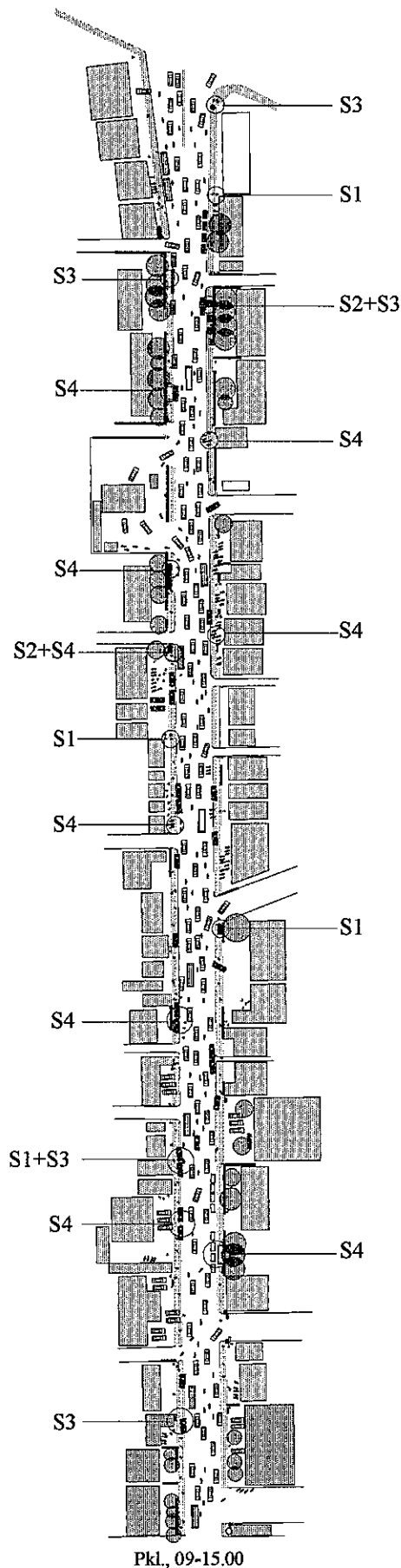
Setting 2(S2)



Setting 3(S3)



Setting 4(S4)



Pkl, 09-15.00



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

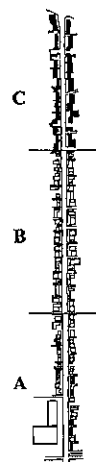
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.6
Peta Tematik Setting Elemen Street Furniture
pkl 15.00 - 21.00 Segmen C
Sumber: Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

Keterangan Elemen ;

- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| ■ Bangku - Bangku | ■ Gopura |
| ■ Pot Panc. Bendera | ■ Marka Jalan |
| ■ Pot Bunga | ■ Papan nama jalan |
| ■ Gardu PKL | ■ Papan nama instansi |
| ■ Papan reklame | ■ Tiang Lampu jalan |
| ■ Pagar Permenan | ■ Tiang Telepon |
| ● Patung (schuphe) | ■ Tiang Rambu |
| ■ Halte Bis | ■ Tiang reklame |
| ● Vegetasi | ■ Pagar non Permenan |
| ● Tempat Sampah | ■ Pejalan khaki |
| ■ Gerobak PKL | ■ Bangunan Aktif |
| ■ Gerobak Usaha | ■ Bangunan Pasif |
| ■ Roda 4 | |
| ■ Bus kota (angkutan umum) | |
| ■ Roda 4 (jasa kursus stur) | |
| ■ Roda 2 | |

Keterangan Setting Elemen ;

Setting 1(S1)



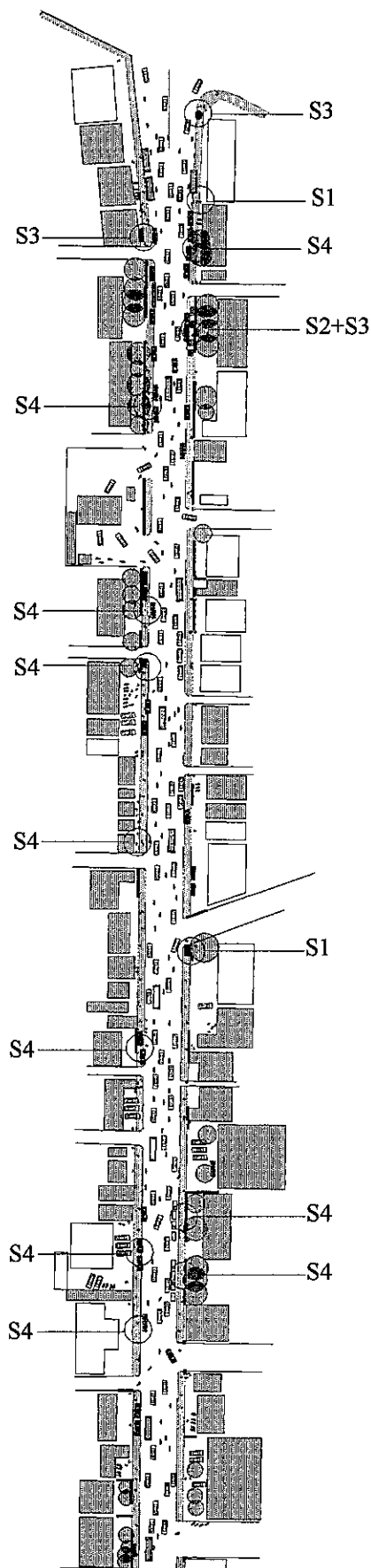
Setting 2(S2)



Setting 3(S3)



Setting 4(S4)



Pkl., 15.00-21.00





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.6
Setting Elemen Street Furniture
pkl 09.00-15.00 & 15.00-21.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003

Grafik IV.6
Dominasi *Setting Elemen Street Furniture*
pkl 09.00-15.00 & 15.00-21.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003

KETERANGAN

Keterangan *Setting Elemen* ;
Setting 1(S1)



Setting 2(S2)



Setting 3(S3)

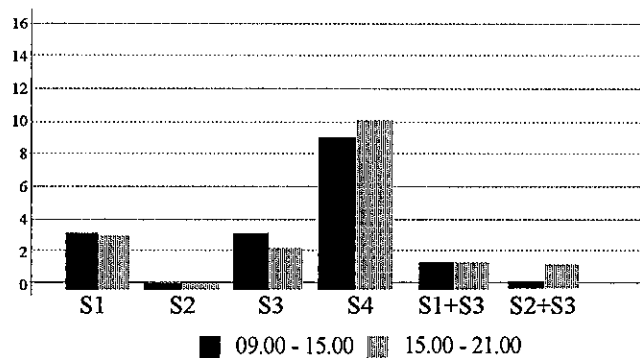


Setting 4(S4)

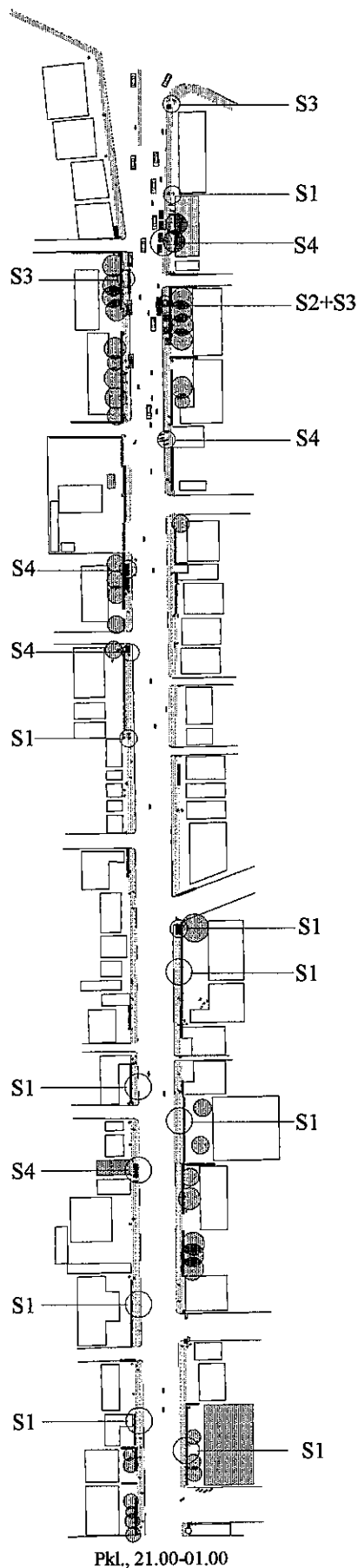


SETTING ELEMEN	KOMPONEN	KARAKTER ELEMEN		KELOMPOK ELEMEN		JUMLAH
		FIX (Fixed Feature)	SEMI-FIX (Semi-fixed Feature)	Public Environmental Information	Private Signs	
09.00 - 15.00						
S1	X5,X16	●			●	3
S2	-					0
S3	X4,X11,X16	●	●	●	●	3
S4	Y1,Y2,Y7,X5	●	●	●	●	9
S1+S3	Y1,X16	●	●	●	●	1
S2+S3	Y1,X4	●	●	●	●	1
15.00-21.00						
S1	X5,X16	●			●	3
S2	-					0
S3	Y7		●		●	2
S4	Y1,Y2		●		●	10
S1+S2	-					0
S2+S3	Y1,X4	●	●	●	●	1

Tabel IV.6 *Setting Elemen Street Furniture* pkl 09.00-15.00 & 15.00-21.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003



Grafik IV.6 Dominasi *Setting Elemen Street Furniture*
pkl 09.00-15.00 & 15.00-21.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003



Pkl., 21.00-01.00



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

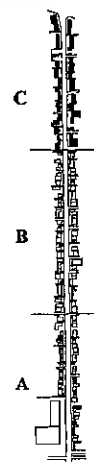
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.6
Peta Tematik *Setting Elemen Street Furniture*
pkl 21.00 - 01.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

Keterangan Elemen ;

- | | |
|-------------------------------|-----------------------|
| ■ Bangku - Bangku | ■ Gapura |
| ■ Pot Panc. Bendera | ■ Marka Jalan |
| ■ Pot Bunga | ■ Papan nama jalan |
| ■ Gardu PKL | ■ Papan nama instansi |
| ■ Papan reklame | ■ Tiang Lampu jalan |
| ■ Pagar Permenan | ■ Tiang Telepon |
| ● Patung (<i>sculpture</i>) | ■ Tiang Rambu |
| ● Halte Bis | ■ Tiang reklame |
| ● Vegetasi | ■ Pagar non Permenan |
| ● Tempat Sampah | ■ Pejalan kaki |
| ■ Gerobak PKL | ■ Bangunan Aktif |
| ■ Gerobak Usaha | ■ Bangunan Pasif |
| ■ Roda 4 | |
| ■ Bus kota (angkutan umum) | |
| ■ Roda 4 (jasa kursus stir) | |
| ■ Roda 2 | |

Keterangan Setting Elemen ;

Setting 1(S1)



Setting 2(S2)



Setting 3(S3)



Setting 4(S4)





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

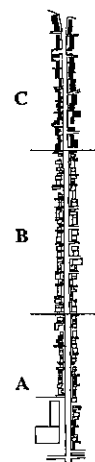
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.6
Peta Tematik Setting Elemen Street Furniture
pkl 01.00 - 09.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

Keterangan Elemen ;

- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| ● Bangku - Bangku | ● Gapura |
| ● Pot Panc. Bendera | ● Marka Jalan |
| ● Pot Bunga | ● Papan nama jalan |
| ● Gardu PKL | ● Papan nama instansi |
| ● Papan reklame | ● Tiang Lampu jalan |
| ● Pagar Permanen | ● Tiang Telepon |
| ● Patung (sculpture) | ● Tiang Rambu |
| ● Halte Bis | ● Tiang reklame |
| ● Vegetasi | ● Pagar non Permanen |
| ● Tempat Sampah | ● Pejalan kaki |
| ● Gerobak PKL | ● Bangunan Aktif |
| ● Gerobak Usaha | ● Bangunan Pasif |
| ● Roda 4 | |
| ● Bus kota (angkutan umum) | |
| ● Roda 4 (jasa kursus stir) | |
| ● Roda 2 | |

Keterangan Setting Elemen ;

Setting 1(S1)



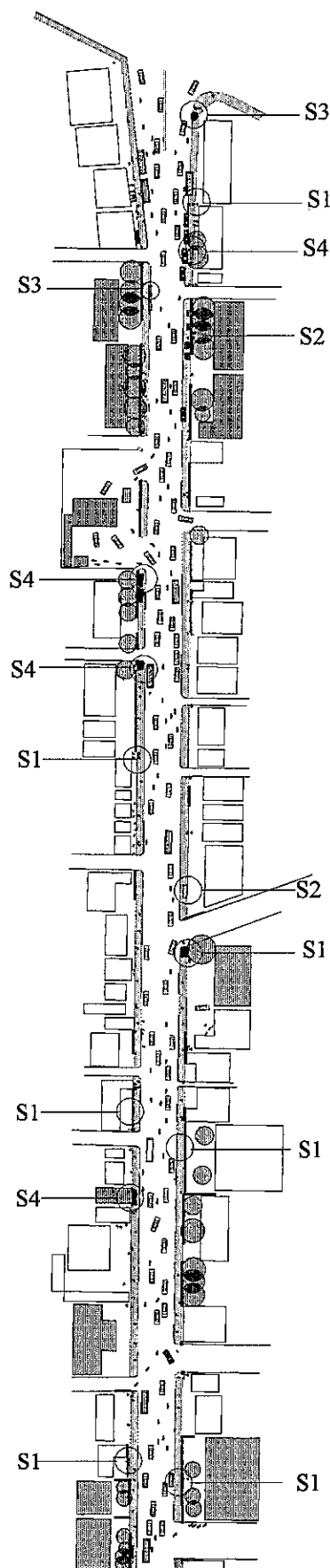
Setting 2(S2)



Setting 3(S3)



Setting 4(S4)



Pkl., 01.00-09.00



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
I4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.6
Setting Elemen Street Furniture
pkl 21.00-01.00 & 01.00-09.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003

Grafik IV.6
Dominasi *Setting Elemen Street Furniture*
pkl 21.00-01.00 & 01.00-09.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003

KETERANGAN

Keterangan *Setting Elemen* ;
Setting 1(S1)



Setting 2(S2)



Setting 3(S3)

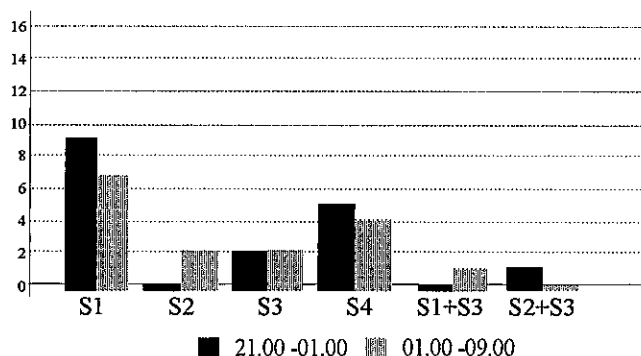


Setting 4(S4)



SETTING ELEMEN	KOMPONEN	KARAKTER ELEMEN		KELOMPOK ELEMEN		JUMLAH
		FIX (Fixed Feature)	SEMIFIX (Semifixed Feature)	Public Environmental Information	Private Signs	
21.00-01.00						
S1	Y5,X5,X16	•	•	•	•	9
S2	-					0
S3	X4,X11	•		•		2
S4	Y1,Y7,X5	•	•		•	5
S1+S3	-					0
S2+S3	Y1,X4	•	•	•	•	1
01.00-09.00						
S1	X5,X16	•	•	•	•	7
S2	X4,Y2	•		•		2
S3	X4,X11	•		•		2
S4	Y1,Y2		•		•	4
S1+S2	-					0
S2+S3	-					0

abel IV.6 *Setting Elemen Street Furniture* pkl 21.00-01.00 & 01.00-09.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003



Grafik IV.6 Dominasi *Setting Elemen Street Furniture*
pkl 21.00-01.00 & 01.00-09.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

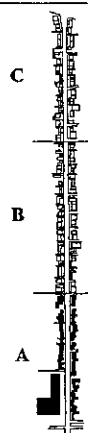
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.7
Peta tipologi konflik
pkl 09.00-15.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

Keterangan Elemen ;

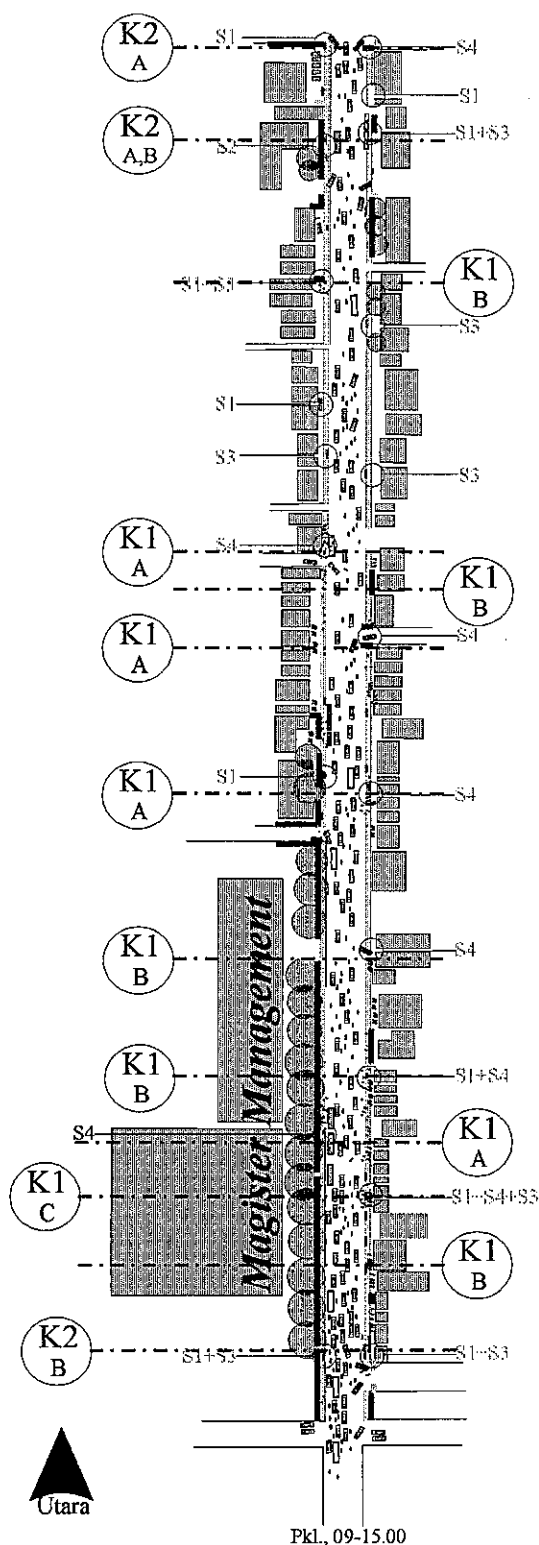
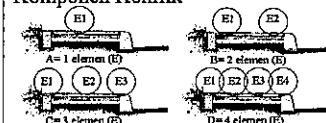
- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| ■ Bangku - Bangku | ■ Gapura |
| ■ Pot Panc. Bendera | ■ Marka Jalan |
| ■ Pot Bunga | ■ Papan nama jalan |
| ■ Gardu PKL | ■ Papan nama instansi |
| ■ Papan reklame | ■ Tiang Lampu jalan |
| ■ Pagar Permenan | ■ Tiang Telepon |
| ● Patung (sculpture) | ■ Tiang Rambu |
| ■ Halte Bis | ■ Tiang reklame |
| ■ Vegetasi | ■ Pagar non Permenan |
| ● Tempat Sampah | ■ Pejalan kaki |
| ■ Gerobak PKL | ■ Bangunan Aktif |
| ■ Gerobak Usaha | ■ Bangunan Pasif |
| ■ Roda 4 | |
| ■ Bus kota (angkutan umum) | |
| ■ Roda 4 (jasa kursus stur) | |
| ■ Roda 2 | |

Tipe Konflik

Konflik 1 Sisi (K1) Konflik 2 Sisi (K2)



Komponen Konflik



Pkl., 09-15.00



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.7
Peta tipologi konflik
pkl 15.00-21.00 Segmen A
Sumber: Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

Keterangan Elemen ;

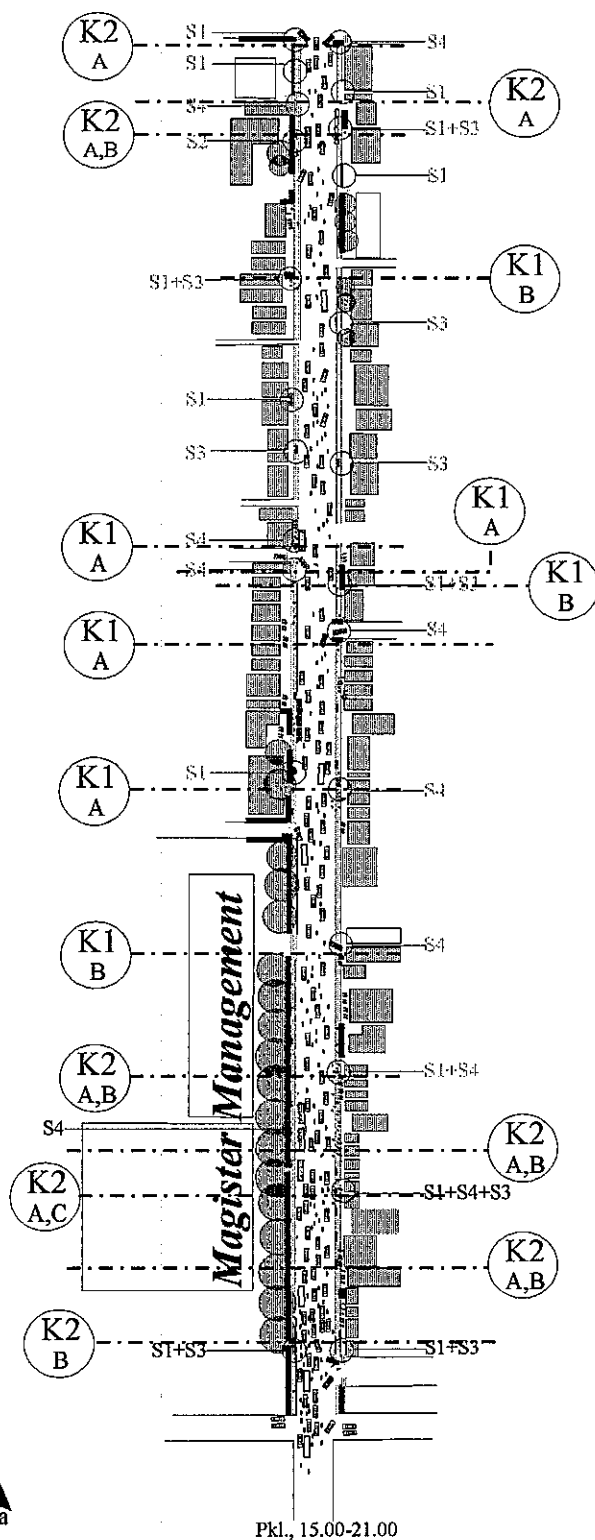
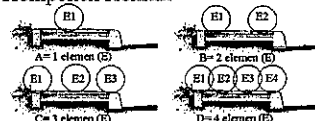
- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| ■ Bangku - Bangku | ● Gapura |
| ■ Pot Panc. Bendera | ■ Marka Jalan |
| ■ Pot Bunga | ■ Papan nama jalan |
| ■ Gardu PKL | ■ Papan nama instansi |
| ■ Papan reklame | ■ Tiang Lampu jalan |
| ■ Pagar Permanen | ■ Tiang Telepon |
| ● Patung (sculpture) | ■ Tiang Rambu |
| ■ Halte Bis | ■ Tiang reklame |
| ● Vegetasi | ■ Pagar non Permanen |
| ● Tempat Sampah | ● Pejalan kaki |
| ■ Gerobak PKL | ■ Bangunan Aktif |
| ■ Gerobak Usaha | ■ Bangunan Pasif |
| ■ Roda 4 | |
| ■ Bus kota (angkutan umum) | |
| ■ Roda 4 (jasa kursus stir) | |
| ■ Roda 2 | |

Tipe Konflik

Konflik 1 Sisi (K1) Konflik 2 Sisi (K2)



Komponen Konflik





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV 7
Konflik pk1 09.00-15.00 &
15.00-21.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003

Grafik IV.7
Dominasi tipe konflik
pk1 09.00-15.00 &
15.00-21.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003

KETERANGAN

Keterangan Setting Elemen ;
Setting 1(S1)



Setting 2(S2)



Setting 3(S3)

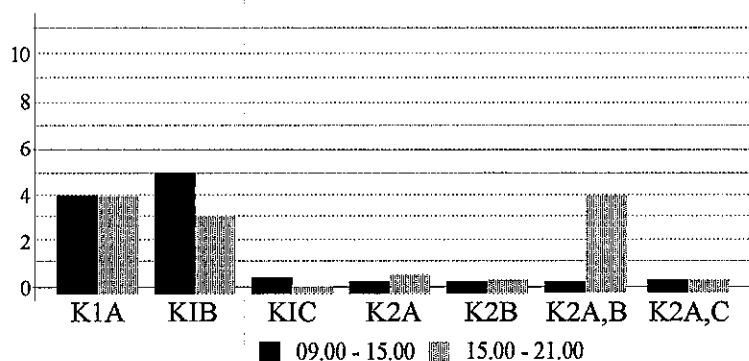


Setting 4(S4)



TIPE KONFLIK	KOMPONEN	KARAKTER ELEMEN		JALUR PEDESTRIAN			JUMLAH
		FIX (Fixed Feature)	SEMI-FIX (Semi-fixed Feature)	Sisi Timur	Sisi Barat	Timur & Barat	
09.00 - 15.00							
K1	A	●	●	3	1	0	4
	B	●	●	4	1	0	5
	C	●	●	1	0	0	1
K2	A	●	●	1	0	0	1
	B	●	●	0	0	1	1
	A,B	●	●	0	0	1	1
15.00-21.00							
K1	A	●	●	3	1	0	4
	B	●	●	3	0	0	3
	C	●	●	0	0	0	0
K2	A	●	●	1	1	0	2
	B	●	●	0	0	1	1
	A,B	●	●	0	0	4	4
	A,C	●	●	0	0	1	1

Tabel IV 7 Konflik pk1 09.00-15.00 & 15.00-21.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003



Grafik IV.7 Dominasi tipe konflik pk1 09.00-15.00 & 15.00-21.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

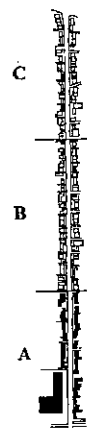
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.7
Peta tipologi konflik
pkl 21.00-01.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

Keterangan Elemen ;

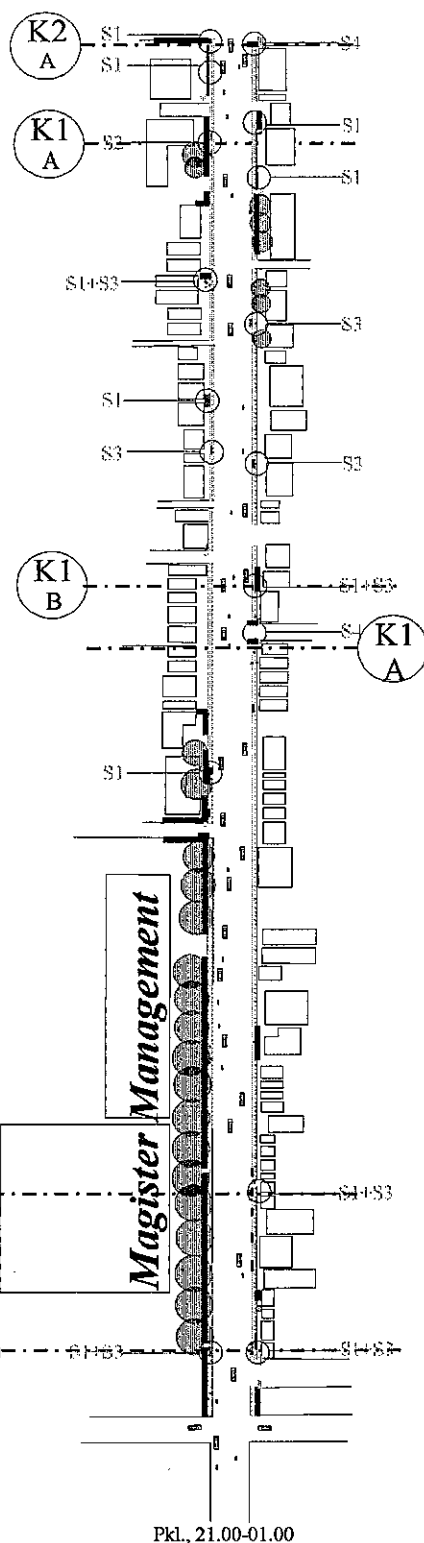
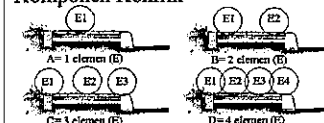
- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| ■ Bangku - Bangku | ■ Gapura |
| ■ Pot Panc. Bendera | ■ Marka Jalan |
| ■ Pot Bunga | ■ Papan nama jalan |
| ■ Gardu PKL | ■ Papan nama instansi |
| ■ Papan reklame | ■ Tiang Lampu jalan |
| ■ Pagar Permenan | ■ Tiang Telepon |
| ● Patung (sculpture) | ■ Tiang Rambu |
| ■ Halte Bis | ■ Tiang reklame |
| ■ Vegetasi | ■ Pagar non Permenan |
| ● Tempat Sampah | ■ Pejalan kaki |
| ■ Gerobak PKL | ■ Bangunan Aktif |
| ■ Gerobak Usaha | ■ Bangunan Pasif |
| ■ Roda 4 | |
| ■ Bus kota (angkutan umum) | |
| ■ Roda 4 (jasa kursus stur) | |
| ■ Roda 2 | |

Tipe Konflik

Konflik 1 Sisi (K1) Konflik 2 Sisi (K2)



Komponen Konflik





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

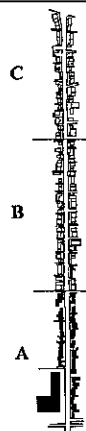
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.7
Peta tipologi konflik
pkl 01.00-09.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

Keterangan Elemen ;

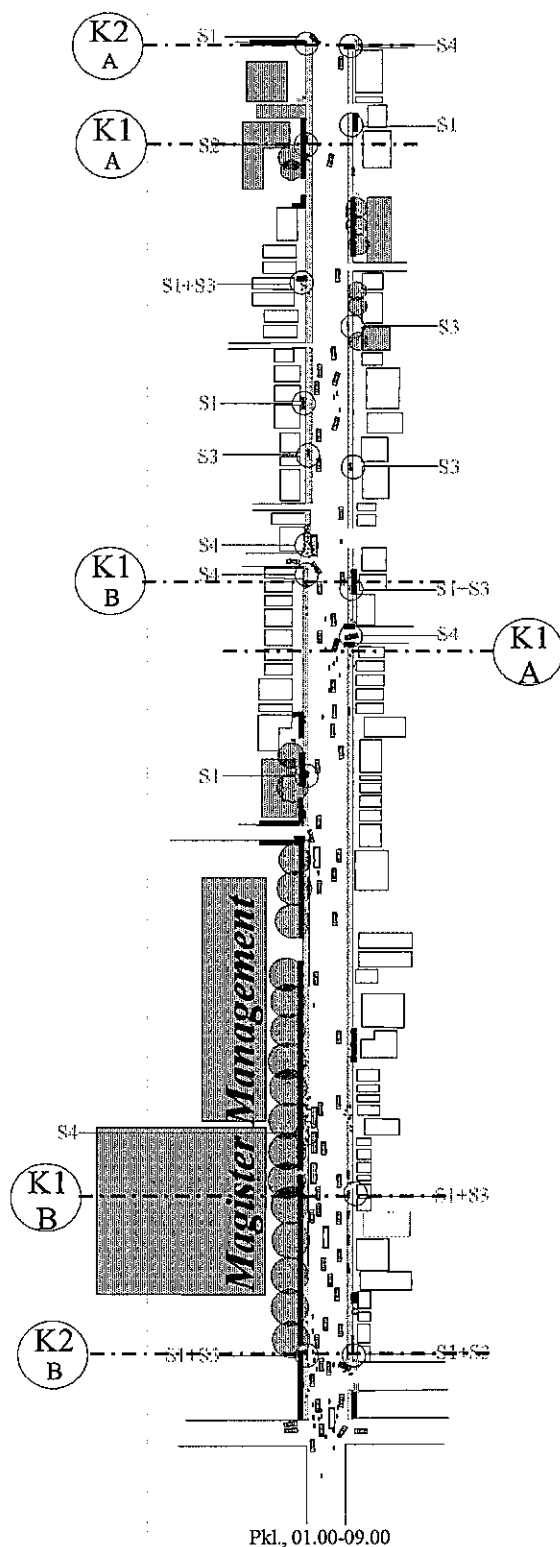
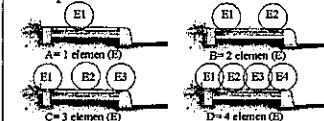
- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| ■ Bangku - Bangku | ■ Gapura |
| ■ Pot Panc. Bendera | ■ Marka Jalan |
| ■ Pot Bunga | ■ Papan nama jalan |
| ■ Gardu PKL | ■ Papan nama instansi |
| ■ Papan reklame | ■ Tiang Lampu jalan |
| ■ Pagar Permalan | ■ Tiang Telepon |
| ■ Penang (sculpture) | ■ Tiang Rambu |
| ■ Halte Bis | ■ Tiang reklame |
| ■ Vegetasi | ■ Pagar non Permalan |
| ● Tempat Sampah | ■ Pejalan kaki |
| ■ Gerobak PKL | ■ Bangunan Aktif |
| ■ Gerobak Usaha | ■ Bangunan Pasif |
| ■ Roda 4 | |
| ■ Bus kota (angkutan umum) | |
| ■ Roda 4 (jasa kursus stir) | |
| ■ Roda 2 | |

Tipe Konflik

Konflik 1 Sisi (K1) Konflik 2 Sisi (K2)



Komponen Konflik



Pkl, 01.00-09.00

UPT-PUSTAKA-UNIP



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV 7
Konflik pkl 21.00-01.00 &
01.00-09.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003

Grafik IV.7
Dominasi tipe konflik
pkl 21.00-01.00 &
01.00-09.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003

KETERANGAN

Keterangan Setting Elemen ;
Setting 1(S1)



Setting 2(S2)



Setting 3(S3)

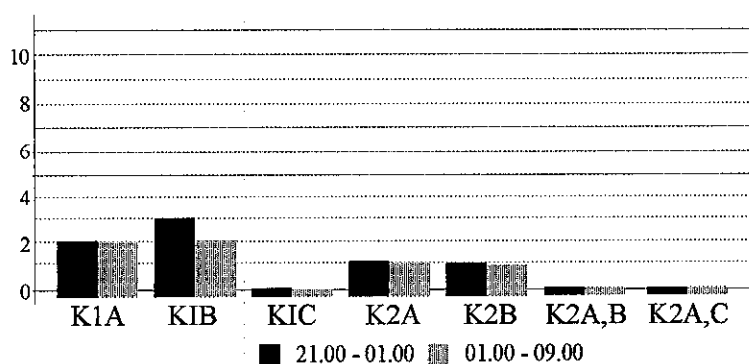


Setting 4(S4)



TIPE KONFLIK	KOMPONEN	KARAKTER ELEMEN		JALUR PEDESTRIAN			JUMLAH
		FIX (Fixed Feature)	SEMIFIX (Semi-fixed Feature)	Sei Timur	Sei Barat	Timur & Barat	
21.00 - 01.00 K1	A	●		1	1	0	2
	B	●		2	1	0	3
	C			0	0	0	0
	A,B	●		0	0	1	1
K2	A	●		0	0	1	1
	B	●		0	0	1	1
	A,B			0	0	0	0
	A,C			0	0	0	0
01.00-09.00 K1	A	●		1	1	0	2
	B	●		2	0	0	2
	C			0	0	0	0
	A,B	●		0	0	1	1
K2	A	●		0	0	1	1
	B	●		0	0	1	1
	A,B			0	0	0	0
	A,C			0	0	0	0

Tabel IV 7 Konflik pkl 21.00-01.00 & 01.00-09.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003



Grafik IV.7 Dominasi tipe konflik pkl 21.00-01.00 & 01.00-09.00 Segmen A
Sumber : Data diolah 2003



**PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI**





























Andi Khaeriah, ST
L4B001217

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

Ir. Agung Budi, MT

Gambar IV.7
Peta tipologi konflik
pkl 09.00-15.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003

Keterangan Elemen ;

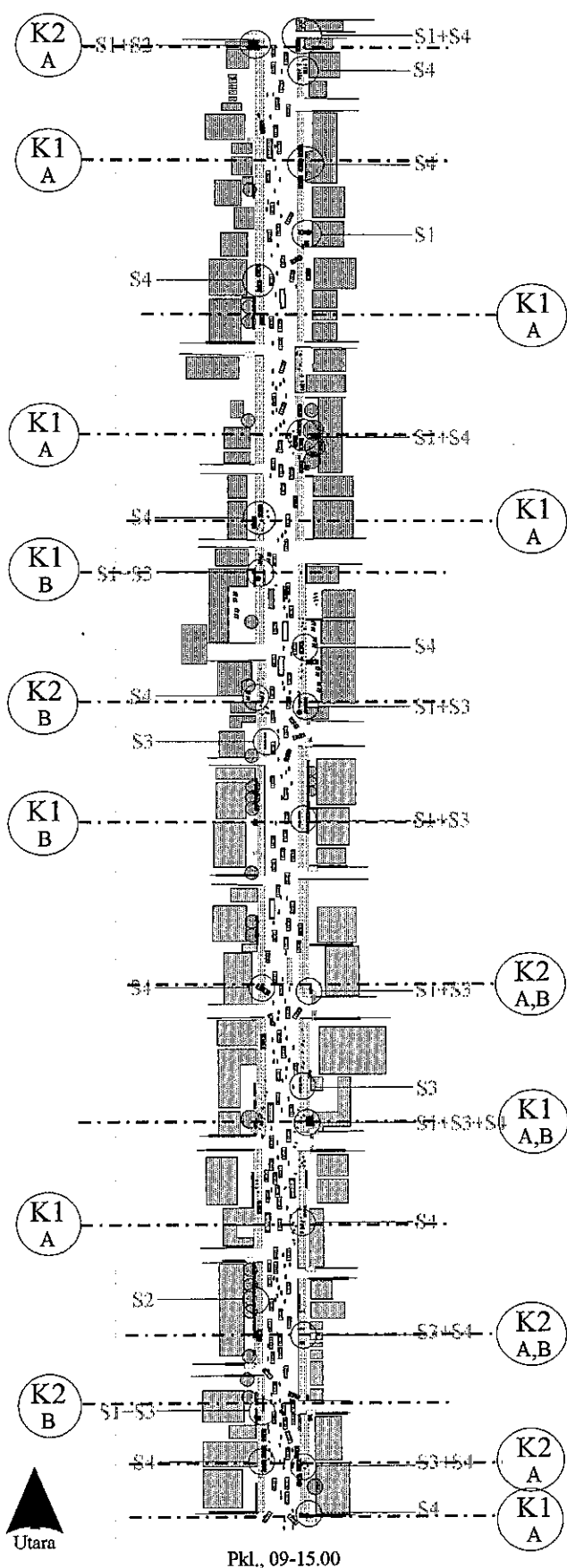
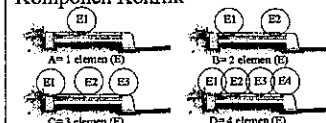
- | | | | |
|---|-----------------------------|---|----------------------|
|  | Bangku - Bangku |  | Gapura |
|  | Pot Puncu Bendera |  | Marka Jalan |
|  | Pot Bunga |  | Papan nama jalan |
|  | Gardu PKL |  | Papan nama Instalasi |
|  | Papan reklame |  | Tiang Lampu jalan |
|  | Pagar Permanen |  | Tiang Telepon |
|  | Patung (<i>sculpture</i>) |  | Tiang Rambu |
|  | Haltere Bis |  | Tiang Reklamasi |
|  | Vegetasi |  | Pagar non Permanen |
|  | Tempat Sampah |  | Pejalan kaki |
|  | Gerobak PKL |  | Bangunan Aktif |
|  | Gerobak Usaha |  | Bangunan Pasif |
-
- | | |
|---|---------------------------|
|  | Roda 4 |
|  | Bus kota (angkutan umum) |
|  | Roda 4 (jasa kursus stir) |
|  | Roda 2 |

Tipe Konflik

Konflik 1 Sisi (K1) Konflik 2 Sisi (K2)



Komponen Konflikt





**PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI**

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

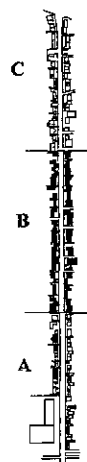
Ir. Djoko Indrosaptono, MT

Ir. Agung Budi, MT

Gambar IV.7

Peta tipologi konflik
pkl 15.00-21.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003

LOKASI



Keterangan Elemen ;

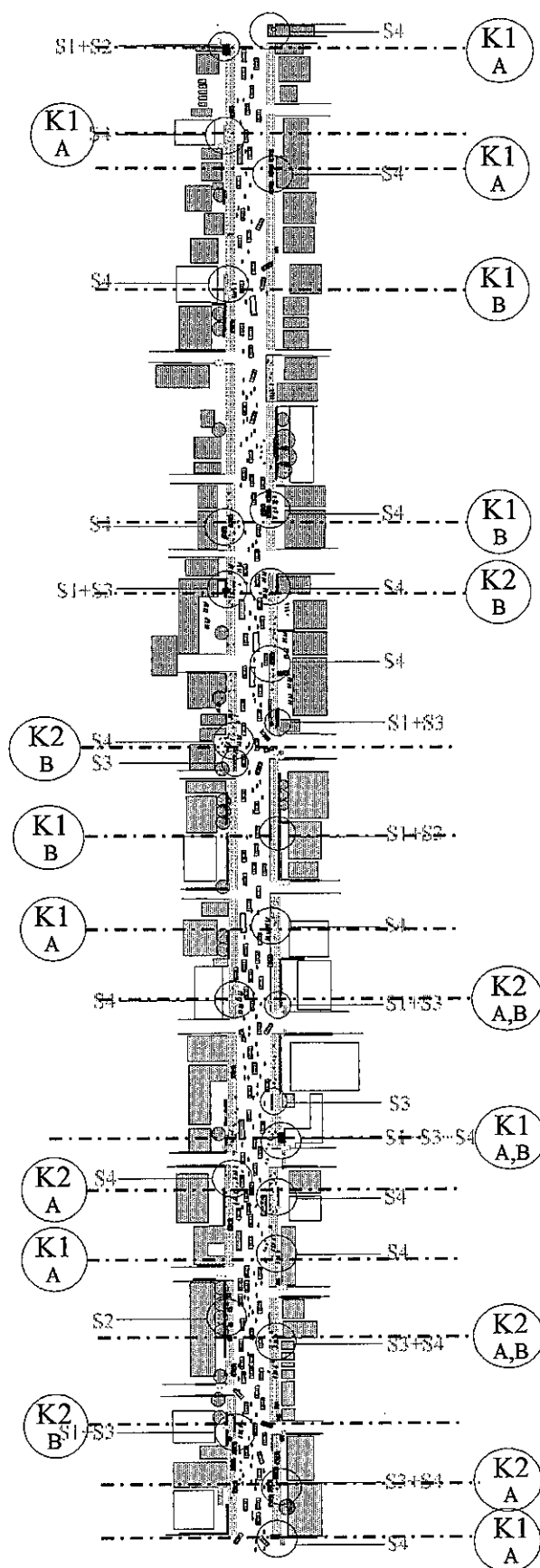
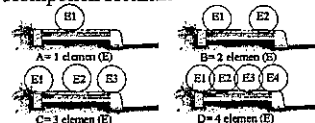
- | | | | |
|-----|-----------------------------|------|----------------------|
| 020 | Bangkai - Bangkai | 0100 | Gapura |
| 020 | Pot Pans, Bendera | 0100 | Marka Jalan |
| 020 | Pot Bunga | 0100 | Papan nama jalan |
| 020 | Gerak PKL | 0100 | Papan nama Instalasi |
| 020 | Papan reklame | 0100 | Tiang Lampu jalan |
| 020 | Papan Permenan | 0100 | Tiang Telepon |
| 020 | Patung (<i>sculpture</i>) | 0100 | Tiang Rambu |
| 020 | Halte Bis | 0100 | Tiang reklame |
| 020 | Vegetasi | 0100 | Pagar non Permenan |
| 020 | Tempat Sampah | 0100 | Pejalan kaki |
| 020 | Gerobak PKL | 0100 | Bangunan Aktif |
| 020 | Gerobak Usaha | 0100 | Bangunan Pasif |
| 020 | Roda 4 | | |
| 020 | Bus kota (angkutan umum) | | |
| 020 | Roda 4 (jasa kursus stir) | | |
| 020 | Roda 2 | | |

Tipe Konflik

Konflik 1 Sisi (K1) Konflik 2 Sisi (K2)



Komponen Konflikt



Pkl., 15.00-21.00





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV 7
Konflik pk1 09.00-15.00 &
15.00-21.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003

Grafik IV.7
Dominasi tipe konflik
pk1 09.00-15.00 &
15.00-21.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003

KETERANGAN

Keterangan Setting Elemen ;
Setting 1(S1)



Setting 2(S2)



Setting 3(S3)

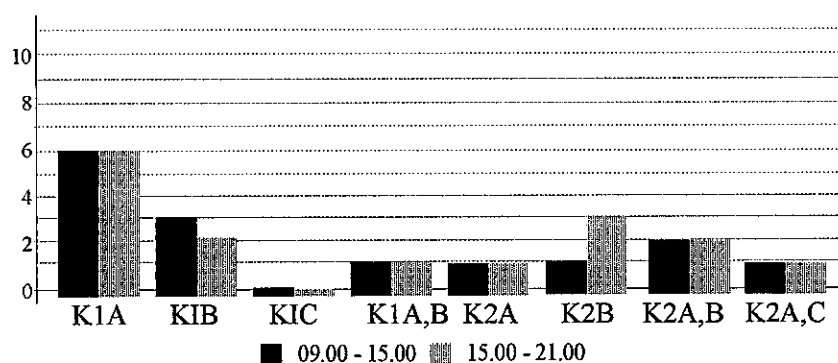


Setting 4(S4)



TIPE KONFLIK	KOMPONEN	KARAKTER ELEMEN		JALUR PEDESTRIAN			JUMLAH
		FIX (Fixed Feature)	SEMI-FIX (Semi-fixed Feature)	Sisi Timur	Sisi Barat	Timur & Barat	
09.00 - 15.00 K1	A	●	●	4	2	0	6
	B	●	●	1	1	0	2
	C	●	●	0	0	0	0
	A,B	●	●	1	0	0	1
K2	A	●	●	0	0	2	2
	B	●	●	0	0	2	2
	A,B	●	●	0	0	2	2
	A,C	●	●	0	0	1	1
15.00-21.00 K1	A	●	●	5	1	0	6
	B	●	●	2	1	0	3
	C	●	●	0	0	0	0
	A,B	●	●	0	1	0	1
K2	A	●	●	0	2	0	2
	B	●	●	0	0	3	3
	A,B	●	●	0	0	2	2
	A,C	●	●	0	0	1	1

Tabel IV 7 Konflik pk1 09.00-15.00 & 15.00-21.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003



Grafik IV.7 Dominasi tipe konflik pk1 09.00-15.00 & 15.00-21.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

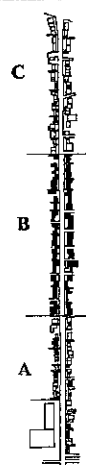
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.7
Peta tipologi konflik
pkl 21.00-01.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

Keterangan Elemen ;

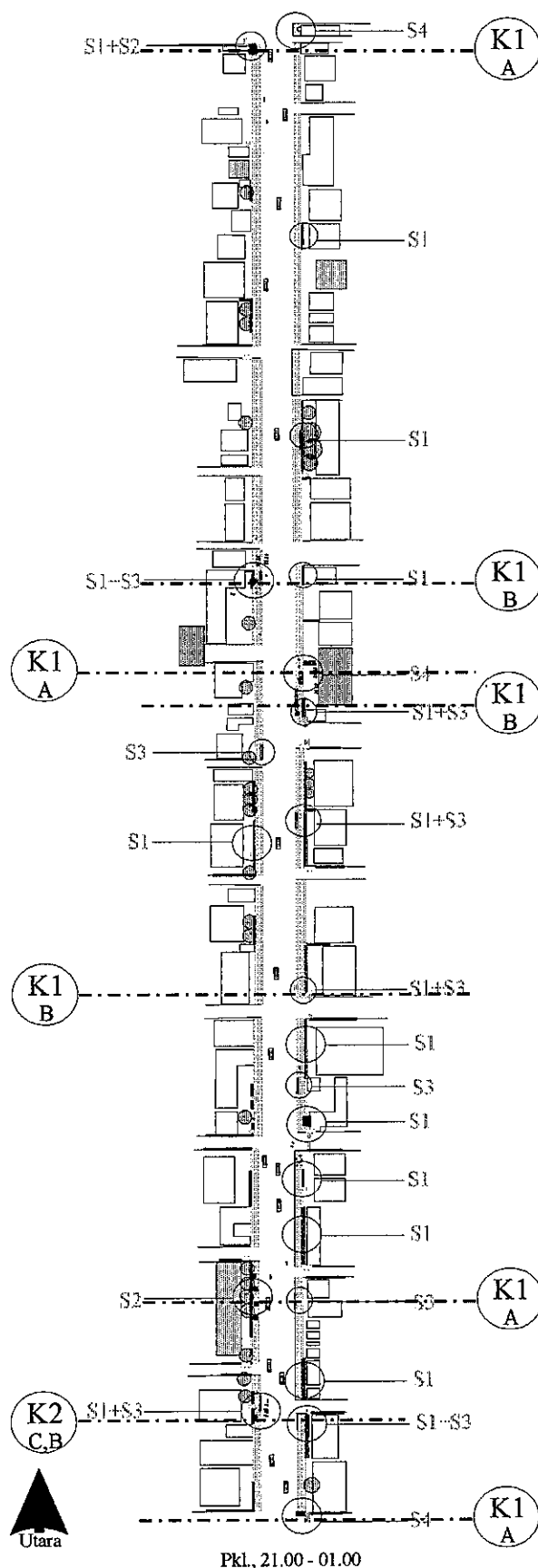
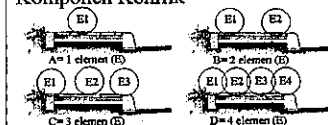
- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| ■ Bangku - Bangku | ■ Gapura |
| ■ Pot Panc. Bendera | ■ Marka Jalan |
| ■ Pot Bunga | ■ Papan nama jalan |
| ■ Gardu PKL | ■ Papan nama instansi |
| ■ Papan reklame | ■ Tiang Lampu jalan |
| ■ Pagar Permenan | ■ Tiang Telepon |
| ● Patung (sculpture) | ■ Tiang Rambu |
| ■ Halte Bis | ■ Tiang reklame |
| ● Vegetasi | ■ Pagar non Permenan |
| ● Tempat Sampah | ■ Pejalan kaki |
| ■ Gerobak PKL | ■ Bangunan Aktif |
| ■ Gerobak Usaha | ■ Bangunan Pasif |
| ■ Roda 4 | |
| ■ Bus kota (angkutan umum) | |
| ■ Roda 4 (jasa kursus stir) | |
| ■ Roda 2 | |

Tipe Konflik

Konflik 1 Sisi (K1) Konflik 2 Sisi (K2)



Komponen Konflik





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

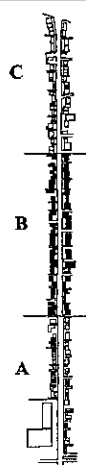
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.7
Peta tipologi konflik
pk1 01.00-09.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

Keterangan Elemen :

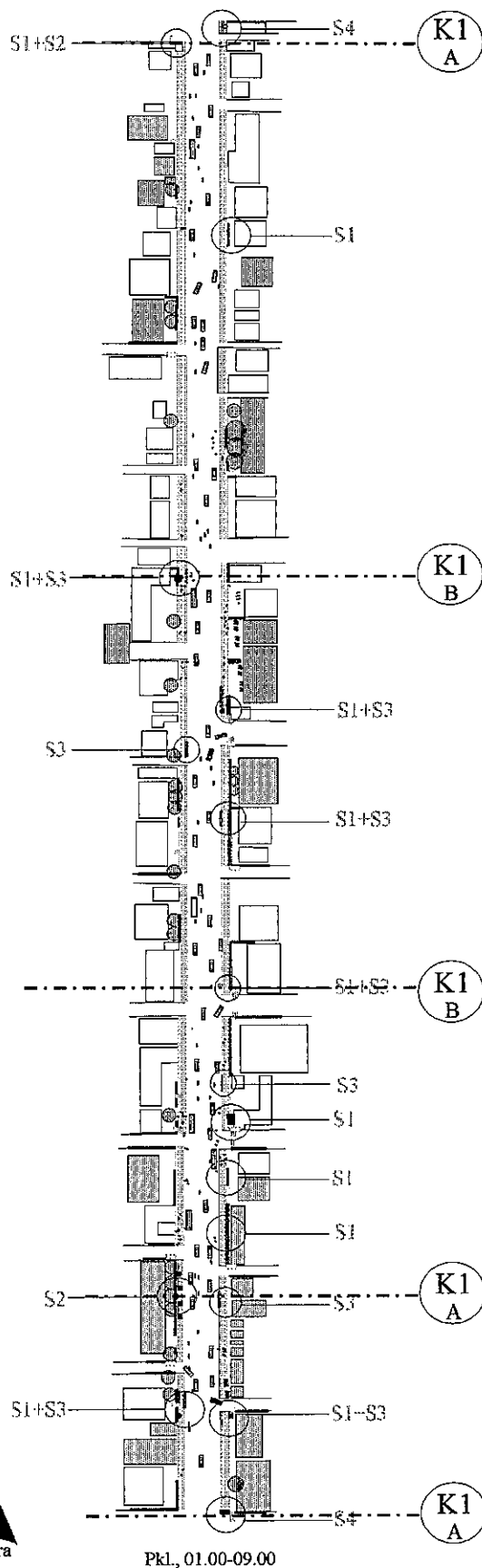
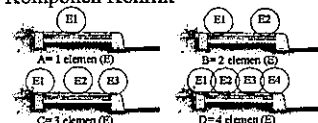
- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| ● Bangku - Bangku | ● Gapura |
| ● Pot Pane, Bendera | ● Marka Jalan |
| ● Pot Bunga | ● Papan nama jalan |
| ● Gardu PKL | ● Papan nama Instansi |
| ● Papan reklame | ● Tiang Lampu jalan |
| ● Pagar Permenan | ● Tiang Telepon |
| ● Patung (sculpture) | ● Tiang Rambu |
| ● Halte Bis | ● Tiang reklame |
| ● Vegetasi | ● Pagar non Permenan |
| ● Tempat Sampah | ● Pejalan kaki |
| ● Gerobak PKL | ● Bangunan Aktif |
| ● Gerobak Usaha | ● Bangunan Pasif |
| ● Roda 4 | |
| ● Bus kota (angkutan umum) | |
| ● Roda 4 (jasa kursus stir) | |
| ● Roda 2 | |

Tipe Konflik

Konflik 1 Sisi (K1) Konflik 2 Sisi (K2)



Komponen Konflik



Pk1, 01.00-09.00



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV 7
Konflik pkl 21.00-01.00 &
01.00-09.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003

Grafik IV.7
Dominasi tipe konflik
pkl 21.00-01.00 &
01.00-09.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003

KETERANGAN

Keterangan Setting Elemen ;
Setting 1(S1)



Setting 2(S2)



Setting 3(S3)

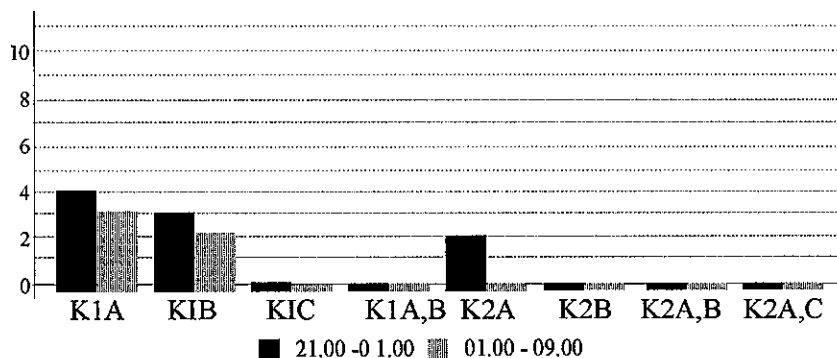


Setting 4(S4)



TIPE KONFLIK	KOMPONEN	KARAKTER ELEMEN		JALUR PEDESTRIAN			JUMLAH
		FIX (Fixed Feature)	SEMI-FIX (Semi-fixed Feature)	Sisi Timur	Sisi Barat	Timur & Barat	
21.00 - 01.00							
K1	A	●		3	1	0	4
	B	●		2	1	0	3
	C			0	0	0	0
	A,B			0	0	0	0
K2	A			0	0	2	2
	B			0	0	0	0
	A,B			0	0	0	0
	C,B	●		0	0	1	1
01.00-09.00							
K1	A	●		1	2	0	3
	B	●	●	1	1	0	2
	C			0	0	0	0
	A,B			0	0	0	0
K2	A			0	0	0	0
	B			0	0	0	0
	A,B			0	0	0	0
	A,C			0	0	0	0

Tabel IV 7 Konflik pkl 21.00-01.00 & 01.00-09.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003



Grafik IV.7 Dominasi tipe konflik pkl 21.00-01.00 & 01.00-09.00 Segmen B
Sumber : Data diolah 2003



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.7
Peta tipologi konflik
pkl 09.00-15.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

Keterangan Elemen ;

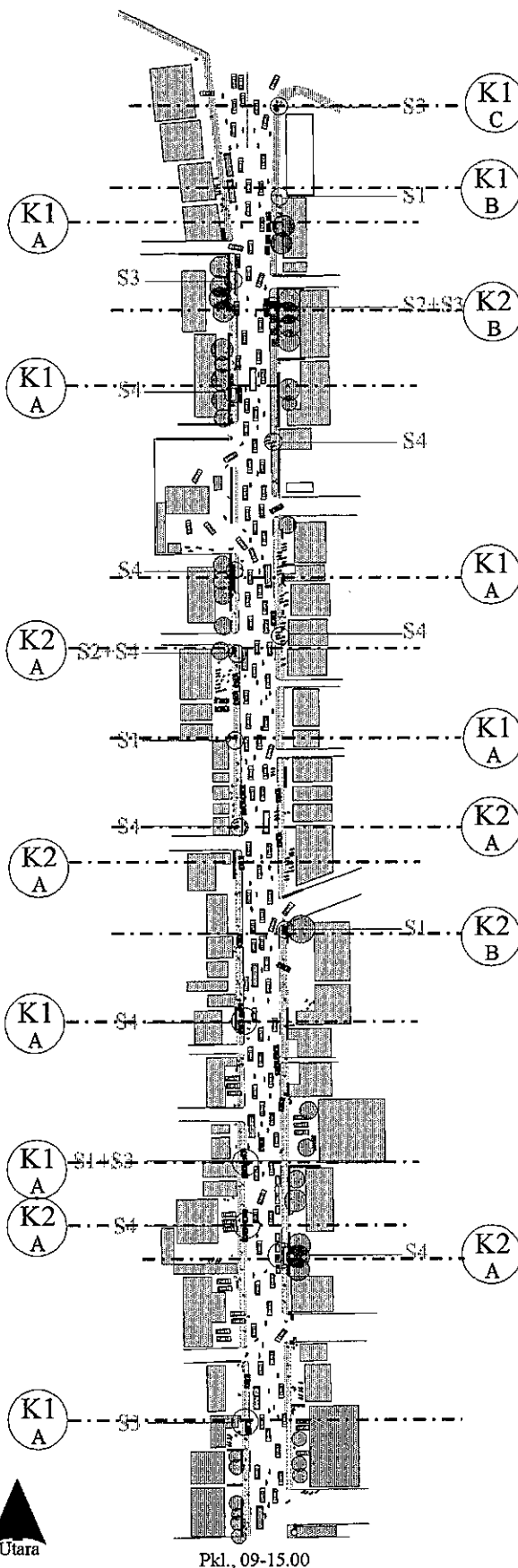
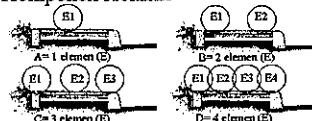
- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| ■ Bangku - Bangku | ■ Gapura |
| ■ Pot Panc. Bendera | ■ Merku Jalan |
| ■ Pot Bunga | ■ Papan nama jalan |
| ■ Gardu PKL | ■ Papan nama instansi |
| ■ Papan reklame | ■ Tiang Lampu jalan |
| ■ Pagar Permanen | ■ Tiang Telepon |
| ● Patung (sculpture) | ■ Tiang Rambu |
| ■ Halte Bis | ■ Tiang reklame |
| ■ Vegetasi | ■ Pagar non Permanen |
| ● Tempat Sampah | ■ Pejalan kaki |
| ■ Gerobak PKL | ■ Bangunan Aktif |
| ■ Gerobak Usaha | ■ Bangunan Pasif |
| ■ Roda 4 | |
| ■ Bus kota (angkutan umum) | |
| ■ Roda 4 (jasa kursus stir) | |
| ■ Roda 2 | |

Tipe Konflik

Konflik 1 Sisi (K1) Konflik 2 Sisi (K2)



Komponen Konflik



Pkl., 09-15.00



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

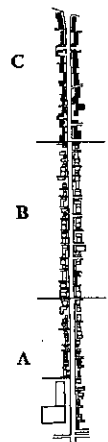
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.7
Peta tipologi konflik
pkl 15.00-21.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

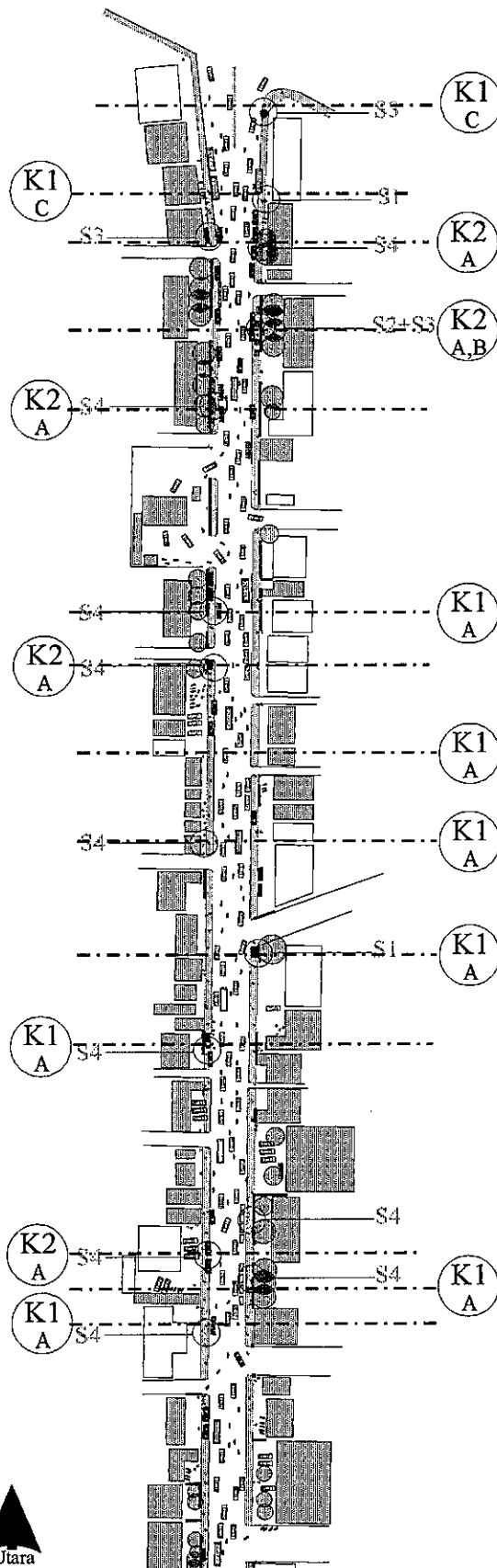
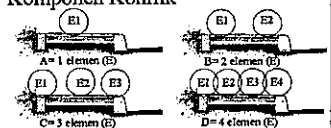
Keterangan Elemen ;

- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| ■ Bangku - Bangku | ■ Capura |
| ■ Pot Panc. Bendera | ■ Marka Jalan |
| ■ Pot Bunga | ■ Papan nama jalan |
| ■ Gardu PKL | ■ Papan nama instansi |
| ■ Papan reklame | ■ Tiang Lampu jalan |
| ■ Pagar Permalan | ■ Tiang Telepon |
| ■ Patung (sculpture) | ■ Tiang Rambu |
| ■ Halte Bis | ■ Tiang reklame |
| ■ Vegetasi | ■ Pagar non Permalan |
| ● Tempat Sampah | ■ Pejalan khaki |
| ■ Gerobak PKL | ■ Bangunan Aktif |
| ■ Gerobak Usaha | ■ Bangunan Pasif |
| ■ Roda 4 | |
| ■ Bus kota (angkutan umum) | |
| ■ Roda 4 (jasa kursus stir) | |
| ■ Roda 2 | |

Tipe Konflik

Konflik 1 Sisi (K1) Konflik 2 Sisi (K2)

Komponen Konflik



Pkl, 15.00-21.00



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Tabel IV 7
Konflik pk1 09.00-15.00 &
15.00-21.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003

Grafik IV.7
Dominasi tipe konflik
pk1 09.00-15.00 &
15.00-21.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003

KETERANGAN

Keterangan Setting Elemen ;
Setting 1(S1)



Setting 2(S2)



Setting 3(S3)

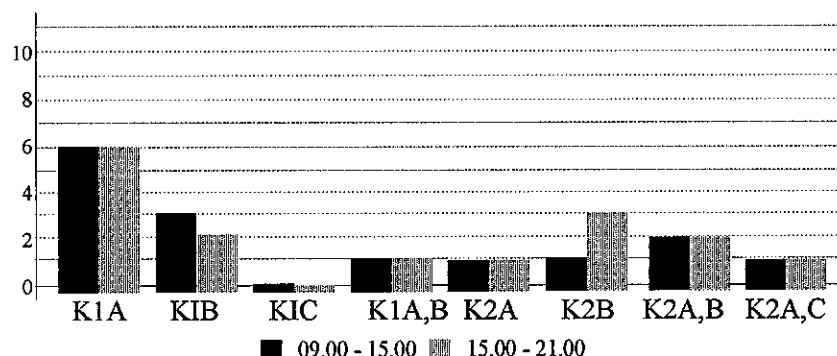


Setting 4(S4)



TIPE KONFLIK	KOMPONEN	KARAKTER ELEMEN		JALUR PEDESTRIAN			JUMLAH
		FIX (Fixed Feature)	SEMI-FIX (Semi-fixed Feature)	Sisi Timur	Sisi Barat	Timur & Barat	
09.00 - 15.00							
K1	A	●	●	4	2	0	6
	B	●	●	1	1	0	2
	C			0	0	0	0
	A,B	●	●	1	0	0	1
K2	A	●		0	0	2	2
	B	●	●	0	0	2	2
	A,B	●	●	0	0	2	2
	A,C	●	●	0	0	1	1
15.00-21.00							
K1	A	●		5	1	0	6
	B	●	●	2	1	0	3
	C	●		0	0	0	0
	A,B		●	0	1	0	1
K2	A	●	●	0	2	0	2
	B	●	●	0	0	3	3
	A,B	●	●	0	0	2	2
	A,C	●	●	0	0	1	1

Tabel IV 7 Konflik pk1 09.00-15.00 & 15.00-21.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003



Grafik IV.7 Dominasi tipe konflik pk1 09.00-15.00 & 15.00-21.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

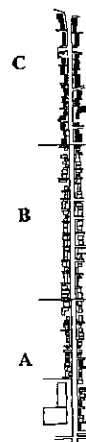
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.7
Peta tipologi konflik
pkl 21.00-01.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

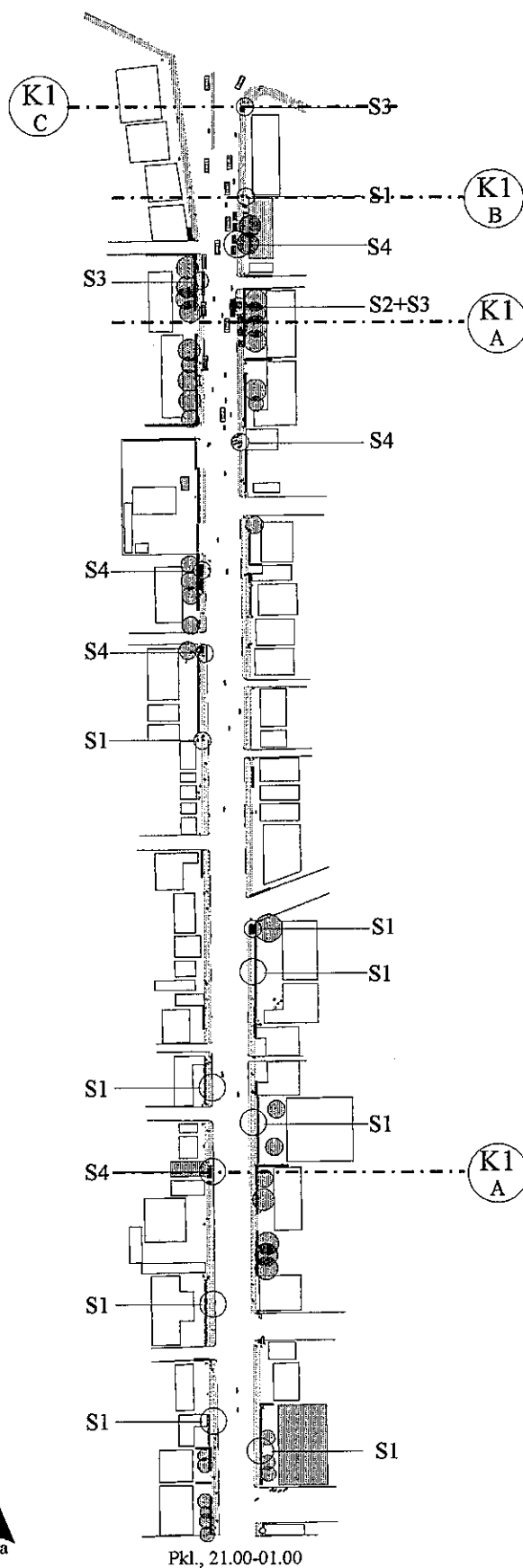
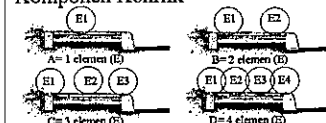
Keterangan Elemen ;

- | | |
|-------------------------------|-----------------------|
| ● Bangku - Bangku | ■ Gapura |
| ● Pot Panc. Bendera | ■ Marka Jalan |
| ● Pot Bunga | ■ Papan nama jalan |
| ■ Gardu PKL | ■ Papan nama instansi |
| ■ Papan reklame | ■ Tiang Lampu jalan |
| ■ Pagar Permenan | ■ Tiang Telepon |
| ● Patung (<i>sculpture</i>) | ■ Tiang Rambu |
| ■ Halte Bis | ■ Tiang reklame |
| ● Vegetasi | ■ Pagar non Permenan |
| ● Tempat Sampah | ■ Pejalan kaki |
| ■ Gerobak PKL | ■ Bangunan Aktif |
| ■ Gerobak Usaha | ■ Bangunan Pasif |
| ■ Roda 4 | |
| ■ Bus kota (angkutan umum) | |
| ■ Roda 4 (jasa kursus stir) | |
| ■ Roda 2 | |

Tipe Konflik

Konflik 1 Sisi (K1) Konflik 2 Sisi (K2)

Komponen Konflik



Pkl. 21.00-01.00



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

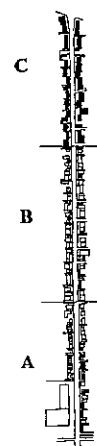
DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

JUDUL GAMBAR

Gambar IV.7
Peta tipologi konflik
pkl 01.00-09.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003

LOKASI



KETERANGAN

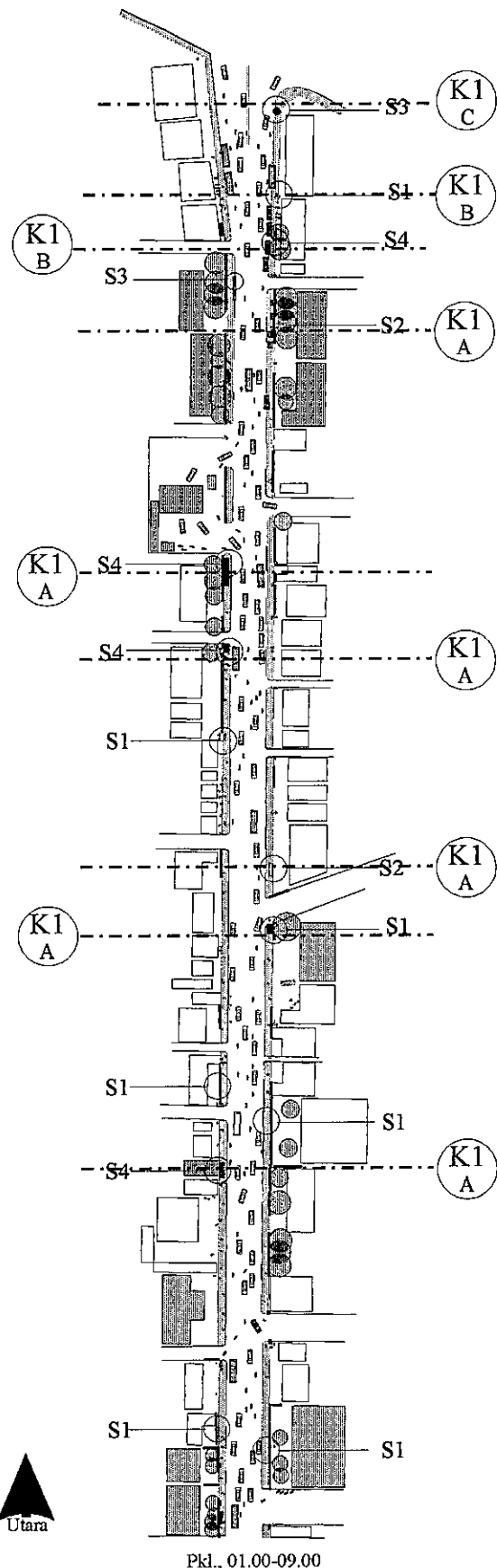
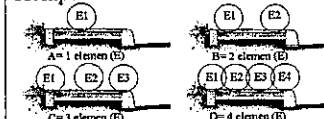
Keterangan Elemen ;

- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| ■ Bangku - Bangku | ■ Gapura |
| ■ Pot Panc. Bendera | ■ Marka Jalan |
| ■ Pot Bunga | ■ Papan nama jalan |
| ■ Gerdu PKL | ■ Papan nama Instansi |
| ■ Papan reklame | ■ Tiang Lampu jalan |
| ■ Pagar Permanen | ■ Tiang Telepon |
| ● Patung (sculpture) | ■ Tiang Rambu |
| ■ Halte Bis | ■ Tiang reklame |
| ■ Vegetasi | ■ Pagar non Permenen |
| ● Tempat Sampah | ■ Pejalan khaki |
| ■ Gerobak PKL | ■ Bangunan Aktif |
| ■ Gerobak Usaha | ■ Bangunan Pasif |
| ■ Roda 4 | |
| ■ Bus kota (angkutan umum) | |
| ■ Roda 4 (jasa kursus stur) | |
| ■ Roda 2 | |

Tipe Konflik

Konflik 1 Sisi (K1) Konflik 2 Sisi (K2)

Komponen Konflik





PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG

JUDUL TESIS

PENGARUH MENURUNNYA DAYA DUKUNG
SPASIAL RUANG PUBLIK
DI KAWASAN KOMERSIAL
TERHADAP ATRIBUT PEJALAN KAKI

NAMA PESERTA

Andi Khaeriah, ST
L4B001217

DOSEN PEMBIMBING

Ir. Djoko Indrosaptono, MT

DOSEN PENGUJI

Ir. Agung Budi, MT

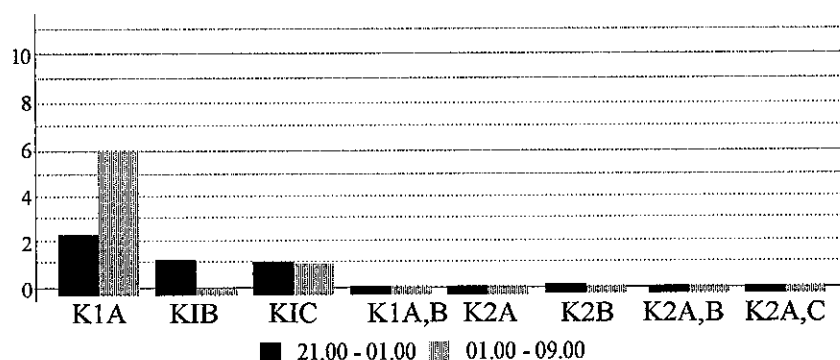
JUDUL GAMBAR

Tabel IV 7
Konflik pkl 21.00-01.00 &
01.00-09.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003

Grafik IV.7
Dominasi tipe konflik
pkl 21.00-01.00 &
01.00-09.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003

TIPE KONFLIK	KOMPONEN	KARAKTER ELEMEN		JALUR PEDESTRIAN			JUMLAH
		FIX (Fixed Feature)	SEMI-FIX (Semi-fixed Feature)	Sisi Timur	Sisi Barat	Timur & Barat	
21.00 - 01.00 K1	A	●	●	1	1	0	2
	B	●	●	1	0	0	1
	C	●		1	0	0	1
	A,B			0	0	0	0
K2	A			0	0	0	0
	B			0	0	0	0
	A,B			0	0	0	0
	A,C			0	0	0	0
01.00-09.00							
K1	A	●	●	2	4	0	6
	B	●	●	2	0	0	0
	C	●		1	0	0	1
	A,B			0	0	0	0
K2	A			0	0	0	0
	B			0	0	0	0
	A,B			0	0	0	0
	A,C			0	0	0	0

Tabel IV 7 Konflik pkl 21.00-01.00 & 01.00-09.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003



Grafik IV.7 Dominasi tipe konflik pkl 21.00-01.00 & 01.00-09.00 Segmen C
Sumber : Data diolah 2003

KETERANGAN

Keterangan Setting Elemen ;
Setting 1(S1)



Setting 2(S2)



Setting 3(S3)



Setting 4(S4)



- **Segmen C** : Untuk di area Segmen C bentuk pedestrian yang dominaasi berbentuk datar yakni 50 buah.

IV.2.3 Tipologi Setting Elemen Street Furniture

Untuk mengamati setting elemen street furniture dipedestrian dengan menggunakan time budget, komponen elemen serta karakter elemen yang terjadi (tabel IV.6)

IV.2.4 Tipologi Konflik antara Pengguna Jalan.

Tipe konflik yang ada di Jalan Kaliurang khususnya di jalur pedestrian dengan meninjau sisi pedestriannya yakni konflik untuk 1 sisi (K1), konflik 2 sisi (K2) . Sedangkan komponen penyebab konflik yang ada dipedestrian berbagai macam sehingga dijabarkan lagi untuk 1 elemen (E1), 2 elemen (E2), dst.

Pada pukul 09.00 – 15.00 & 15.00 – 21.00 konflik yang terjadi yakni 1 sisi dan 2 sisi dengan rata-rata 2 sampai 3 elemen komponen konfliknya. Dengan karakter elemen fix dan semi fix. (Gambar & Tabel IV.7)

IV.3 Pembahasan

Pada jalur pedestrian penggal jalan Kaliurang Km 4,5 – Km 6,8 setting elemen yang ada di Jalur pedestrian menimbulkan konflik pada pengguna jalan khususnya jalur pedestrian. Cara yang ditempuh didalam menganalisis data yakni dengan melihat kondisi yang ada (eksisting) selanjutnya melihat kondisi ideal melalui landasan teori serta standar desain yang ada.

Selain pengamatan secara *Place Centered Mapping* juga digunakan *Person Centered Mapping* yang menekankan pada periode waktu tertentu . teknik ini berkaitan dengan tidak hanya satu tempat tetapi dengan beberapa tempat. Dalam hal ini peneliti berhadapan dengan seseorang yang khusus diamati. Pada kasus penggal Jalan Kaliurang ini wawancara yang dilakukan untuk menambah kedalaman fenoma yakni selain untuk klarifikasi juga

memungkinkan adanya persepsi yang berbeda sebagai tambahan untuk kedalaman materi. Pengamatan dilakukan pada saat jam aktifitas atau jam sibuk/*peak hour*.

Untuk meninjau lebih mendalam konflik yang ada di Jalan Kaliurang yakni dengan mengamati setiap segmen A, B, dan C. Setiap segmen akan ditemukan titik konflik pada tiap segmen melalui spot-spot yang telah ditentukan. (Gambar Analisis Segmen A, B, C).

1. Analisa Segmen A

(Perempatan Polres Depok hingga jalan Megatruh Pamor Swalyan):

Gambar Segmen A

Spot 1 dan spot 2.

Terdiri dari setting aktifitas dan setting fisik, timbulnya konflik karena area pedestrian bukan hanya untuk area pejalan kaki namun kegiatan lainnya, yakni :

- Setting aktifitas terjadi di Pos ojek & pagar permanen sebagai elemen yang menimbulkan tekanan keluar bagi pengguna jalur pedestrian untuk beraktifitas, pejalan kaki harus rela turun agar kebebasannya. Namun akibatnya akan bercampur dengan kendaraan.
- Tekanan keluar untuk aktifitas pejalan kaki timbul karena adanya elemen fisik didalam jalur pedestrian.
- Antrian kendaraan umum (bus) berada pada zona bebas aktifitas persimpangan (50 meter), akibatnya badan jalan mengalami penyempitan akibat parkir bus serta pejalan kaki yang dibadan jalan. Karena pejalan kaki berada di badan jalan timbul masalah kemacetan akibat antri kendaraan.

Faktor yang menyebabkan timbulnya konflik ini, yakni adanya elemen vegetas serta pagar permanen, kebutuhan psikologis dan fisiologis terpenuhi privatisasi jalur pedestrian.

Spot 3 dan spot 4

- Area ini merupakan titik ruang perpotongan jalan (persimpangan). Bus angkutan terkadang berhenti disembarang tempat terutama diarea persimpangan karena banyaknya pejalan kaki (mahasiswa yang kost sebagian besar) keluar dari persimpangan tersebut. Akibat dari pemberhentian kendaraan umum pada mulut gang sehingga menutup jarak pandang bebas bagi pengguna jalan dan memicu terjadinya kemacetan.
- Tumbuhnya aktifitas pada mulut gang didukung karena adanya vegetasi yang mengakibatkan terganggunya aktifitas pergerakan pengendara apalagi pejalan kaki. Vegetasi yang ada disudut persimpangan digunakan sebagai tempat berteduh aktivitas statis (menunggu bus, parkir becak) dan menutup area jarak pandang untuk pengendara. Faktor yang mempengaruhi konflik di spot 3 ini yakni aktifitas statis pada jalur pedestrian serta setting elemen yang ada pada mulut gang.

Pada spot 4 yang menyebabkan konflik yakni keberadaan elemen-elemen fisik sehingga mengganggu aktifitas dijalalur pedestrian, yakni :

- ATM yang berbatasan langsung dengan jalur pedestrian sehingga memicu kendaraan untuk parkir dan aktifitas antri yang menutup jalur pedestrian.
- Akibat adanya aktifitas bongkar muat barang yang mempergunakan jalur pedestrian sehingga pejalan kaki dari harus turun dari jalur pedestrian untuk melanjutkan aktifitas berjalan.
- Meja display baik dari unit toko maupun meja PKL sebagai setting elemen pada jalur pedestrian juga berimplikasi turunnya pejalan kaki ke badan jalan.

2. Analisa Segman B

(perempatan jalan Megatruh sampai dengan perempatan jalan Pandega Mandala (Apotek Bentar)

Spot 5 dan Spot 6

Pada spot ini setting elemen fisik menarik dan mendukung tumbuhnya aktifitas pejalan kaki. Setfront bangunan pada sisi Timur dan pagar permanen pada sisi Barat sehingga ruang gerak untuk pejalan kaki semakin sempit, yakni :

- Setting Elemen *fix* yakni vegetasi dan pagar permanen berbatasan langsung dengan jalur pedestrian.
- Pot bunga menutup jalur pedestrian.
- Parkir kendaraan di jalur pedestrian (tinggi 0,10 cm).
- Adanya vegetasi dan pagar permanen mendukung timbulnya aktifitas PKL di jalur pedestrian, yakni menggunakan gerobak pada mulut gang karena didaerah banyak pejalan kaki yang keluar masuk gang.

Dari uraian konflik diatas dapat dilihat bahwa konflik yang terjadi karena adanya *crossing* pergerakan antara aktivitas pejalan kaki dengan setting elemen pada jalur pedestrian, sehingga tertutupnya ruang pejalan kaki.

Spot 7 dan Spot 8

Pada spot ini setting elemen fisik menarik dan mendukung tumbuhnya aktifitas pejalan kaki. Setfront bangunan pada sisi Timur dan pagar permanen pada sisi Barat sehingga ruang gerak untuk pejalan kaki semakin sempit, yakni :

- Bergesernya aktifitas pejalan kaki karena adanya setting aktifitas PKL yang menggunakan gerobak pada *setfront* bangunan (1m)& menggunakan jalur pedestrian untu peletakan meja display. selain itu konsumen menggunakan kendaraan dengan memarkirkan kendaraannya pada jalur pedestrian.
- Elemen *fix* terdiri dari gapura, dinding bangunan, pot pancangan bendera, kotak surat semua ini menutup jarak pandang bebas bagi pejalan kaki.
- Keberadaan elemen *fix* memaksakan pejalan kaki untuk turun ke badan jalan untuk meneruskan aktifitasnya.

Dari konflik di spot ini yang menyebabkan pejalan kaki harus turun ke badan jalan karena adanya elemen lain yakni media display serta parkir.

3. Analisa Segmen C

(perempatan jalan Pandega Mandala hingga perempatan Ringroad)

Spot 9 dan Spot 10

Pada spot ini berada pada titik ruang perpotongan jalan atau persimpangan. Kasus yang terjadi hampir sama dengan persimpangan pada spot sebelumnya, konflik yang sering terjadi :

- Banyaknya kendaraan yang parkir menyebabkan pejalan kaki harus mengalah lagi dan memanfaatkan badan jalan sebagai area alternatif untuk berjalan.
- Kendaraan yang parkir yakni kendaraan untuk pindahan kost sehingga berada sejajar dengan para PKL di jalur pedestrian sehingga semakin menguatkan pejalan kaki untuk beraktifitas di badan jalan.
- Akibat dari parkir kendaraan juga menyebabkan penyempitan pada ruang jalan sehingga menyebabkan problem lagi pada kelancaran lalu lintas.
- Selain akibat diatas yakni bagi pejalan kaki kehilangan rasa aman, nyaman kerana berada pada badan jalan

Faktor yang paling mendasar yang menjadikan konflik pada spot ini adalah adanya intervensi elemen pada jalur pedestrian, dapat dikatakan bahwa setting elemen yang ada di jalur pedestrian yang menjadi pemicu.

Spot 11, 12 dan spot 13

Pada spot ini berada pada aktifitas yang semakin berkembang sehingga hilangnya rasa aman, nyaman bagi pejalan kaki sebagai pengguna jalur pedestrian. Dengan kata lain pengembangan aktifitas terjadi di jalur pedestrian sehingga mempengaruhi aktifitas pada badan jalan,

Kasus yang terjadi hampir sama dengan persimpangan pada spot sebelumnya, konflik yang sering terjadi :

- Elemen yang ada di jalur pedestrian tidak didukung oleh ruang yang mengakomodir bentuk aktifitas (misalnya antri), sehingga menggunakan area pedestrian lagi untuk pengembangan aktifitas.
- Masik setting elemn fix yang menutup ruang (pot bunga) bagi pejalan kaki sehingga turun kejalan lagi untuk melanjutkan aktifitas berjalan.
- Pedestrian yang ada digunakan sebagai akses kendaraan untuk parkir.
- Sering terjadinya *crossing* antara pejalan kaki dan kendaraan karena maneuver kendaraan tanpa jarak pandang yang bebas.
- PKL yang menjadi magnet bagi konsumen sehingga menyebabkan area tersebut macet.

Dalam penentuan ruang publik yang terjadi di kawasan Komersial Jalan Kaliurang ada beberapa hal penting yang dapat menentukan atribut pejalan kaki terganggu yakni waktu aktivitas; tipikal konflik yang terjadi baik terjadi untuk konflik satu sisi maupun dua sisi terjadi pada jam 09.00 s.d 21.00 menjadikan kondisi Jalan Kaliurang menjadi tidak ideal karena antara pengguna jalan dengan elemen yang ada dilapangan saling menimbulkan konflik secara spasial. Selanjutnya masih dari waktu aktivitas yang sama pula merupakan waktu aktif kegiatan unit fungsi dalam dan luar bangunan Sehingga sangat memungkinkan untuk memancing konflik di kawasan Jalan Kaliurang. Dengan kata lain jenis dan bentuk aktifitas yang terjadi didalam dan luar bangunan mempengaruhi konflik.

Ditinjau dari fungsi pedestrian maka secara umum kebutuhan pengguna yang ada dipedestrian dari segi keamanan, kemudahan, kenyamanan belum tercapai dengan adanya ragam *setting* elemen *street furniture*. Pejalan kaki sebagai pengguna jalur pedestrian belum didukung dengan kelengkapan elemen *street furniture* dalam melakukan perilaku social sehingga mereka harus rela turun ke jalan untuk melanjutkan aktifitasnya hal tersebut menyebabkan arus lalu lintas menjadi terganggu sedangkan disatu sisi pengguna jalan harus tetap melanjutkan aktivitasnya. Untuk itu pula ditinjau dari *Setting* jalur pedestrian belum dapat memenuhi kebutuhan

psikologis dan fisiologis pengguna ruang jalan penggal jalan Kaliurang karena mengabaikan aktifitas pengguna.

Kelengkapan dan keseimbangan penggunaan elemen *street furnitue* belum dapat mendukung ruang jalan sebagai ruang publik yang hidup dan menarik.

Dari hasil dominasi konflik yang terjadi terhadap setting elemen yang menyebabkan konflik pada penggal Jalan Kaliurang, maka faktor yang mempengaruhi timbulnya konflik yakni:

1. Setting elemen street furniture berada pada ruang bebas jalur pedestrian. Sehingga mengurangi kapasitas jalur pedestrian, menghambat & mengganggu berlangsungnya aktifitas pejalan kaki sehingga aktifitas berlangsung pada badan jalan.
2. *Overload* Penggunaan ruang, penumpukan aktifitas disertai dengan adanya elemen street furniture (display barang, PKL, tiang reklame, dsb) pada satu titik sehingga sehingga idak dapat mewadahi aktifitas untuk masing-masing pengguna jalan yakni menunggu bus, berjalan, dsb.
3. Jalur Pedestrian digunakan privatisasi ruang publik yang digunakan oleh pemilik bangunan (toko & rumah tinggal) sehingga pengguna jalan harus turun lagi di badan jalan.
4. Alih fungsi & pengembangan aktifitas unit bangunan tidak diiringi pengembangan ruang sehingga konfliknya adanya intervensi elemen terhadap jalur pedestrian yakni parkir kendaraan untuk roda 4 dan roda 2 di jalur pedestrian menyebabkan pengguna jalan harus rela turun ke jalan.
5. Terpenuhiya kebutuhan psikologis dan fisiologis pada titik konflik yakni dengan adanya vegetasi aktifitas yang dinamis (berjalan) menjadi statis pada aktivitas dinamis. Sehingga vegetasi merupakan elemen magnet dan menyebabkan munculnya elemen baru & aktifitas baru yakni berhentinya bus.
6. Setting elemen magnet pada sisi ruang aktifitas dinamis juga penyebab konflik yakni gerobak PKL yang berada pada sisi jalur pedestrian menarik

pembeli sehingga muncul aktifitas baru (antrian pembeli) dan kendaraan yang digunakan menggunakan badan jalan sebagai area parkir.

Menurut Whyte faktor lain yang mendorong pejalan kaki memanfaatkan jalur pedestrian untuk berbagai kepentingan statis dan dinamis adanya pepohonan, PKL, serta tersedianya air. Juga Kranser dalam M.Iqbal (2002) bahwa jalur pedestrian yang ideal yakni menyediakan ruang yang memberikan kepuasan bagi pemakainya. Namun apabila pejalan kaki bercampur dengan kendaraan maka dalam posisi lemah (Iskandar Abubakar).

Pada kenyataannya di Jalan Kaliurang terdapat konflik dengan konflik 1 sisi dengan 1 elemen yakni setting gerobak PKL dan antrian penumpang bus kota menutupi jalur pedestrian, pejalan kaki bercampur dengan kendaraan, dsb. Tipikal konflik yang terjadi merupakan kondisi yang tidak ideal, sehingga terjadi penyimpangan pada jalur pedestrian. Waktu konflik merupakan waktu aktif kegiatan fungsi dalam dan luar bangunan.

Menurut Krier (1979), jalan merupakan ruang terbuka urban yang bersifat dinamis, merupakan sirkulasi bersifat linear berorientasi pada kedua ujungnya seperti jalan raya, jalur pejalan kaki ataupun jalan setapak. Pada jalan kaliurang terdapat orientasi pada kedua ujungnya yakni bagian Utara RingRoad, Perkampungan, kampus, serta kawasan wisata Kaliurang. Bagian Selatan kampus dan pusat kota.

Jalur pedestrian menurut Unterman, dalam Hartanti 1997 yakni tipe jalur pedestrian terdiri jalur pedestrian dalam dan luar bangunan. Sedangkan di jalur pedestrian tipe jalur pedestrian secara terbuka. Kondisi yang ada tidak terjadi atau tidak adanya keseimbangan penggunaan elemen, faktor keselamatan terabaikan. Keseimbangan penggunaan elemen pedestrian untuk mendukung ruang publik yang hidup dan menarik. Keseimbangan menyangkut interaksi antara pejalan kaki dan kendaraan dimana keselamatan memegang peranan penting (Shirvani, 1985). Sedangkan Jalan Kaliurang tidak terjadi keseimbangan penggunaan elemen, serta faktor keselamatan terabaikan.

Tujuan adanya jalur pedestrian kenyamanan, keamanan, kemudahan serta kesejahteraan. Untuk kesejahteraan di Jalan ini telah terpenuhi namun kenyamanan, keamanan, serta kemudahan terabaikan serta berkembang beragam aktifitas dan perilaku.

Setting merupakan suatu interaksi antara manusia dan lingkungannya, yaitu untuk mengetahui tempat dan dengan apa mereka berhubungan sebab tempat yang berbeda memiliki tata letak yang berbeda pula. Jalan Kaliurang memiliki beragam setting. *Fixed feature*, elemen yang pada dasarnya tetap atau perubahannya lambat. *Semi fixed feature*, elemen agak tetap berkisar dari susunan dan tipe elemen. Serta *Non fixed feature*, elemen yang berhubungan dengan tingkah laku atau perilaku yang yang ditunjukkan oleh manusia itu sendiri yang selalu tidak tetap.

Ruang untuk ruang publik didukung dengan adanya elemen ruang yang dapat memberikan kenyamanan pengguna. (shirvani,1985). Sedangkan dijalan Kaliurang ruang dengan dukungan elemen street furniture yang tujuannya memberikan kenyamanan sangatlah minim apalagi setting yang ada menutupi jalur pedestrian

Interaksi manusia dan lingkungan dengan meninjau kembali kebutuhan dasar manusia yakni kebutuhan psikologis & fisiologis serta menyediakan ruang yang memberikan kepuasan bagi pemakainya. Namun kenyataannya belum dapat terpenuhi secara spasial dalam kawasan serta mengabaikan aktivitas dan pengguna sekitarnya meski tersedia ruang yang dapat memberi kepuasan penggunanya.

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

V.1 Kesimpulan

Dapat disimpulkan bahwa : atribut pejalan kaki yang ideal disuatu kawasan (kasus ruang Jalan Kaliurang Km 4,5 – 6,8 Yogyakarta) haruslah memperhatikan pengisi ruang jalan .

1. Penggal jalan Kaliurang yang memiliki komponen sistem linkage baik jalur sirkulasi, pedestrian serta aktifitas pendukung lainnya memiliki nilai ekonomi atau komersial yang semakin meningkat. Namun tidak dibarengi dengan penambahan ruang.
2. Konflik lokal dan spasial dalam kawasan antara pengguna jalur pedestrian dengan setting elemen *street furniture* lainnya terjadi pada waktu aktifnya kegiatan yang ada didalam dan luar bangunan.
3. Jalur pedestrian yang merupakan area pejalan kaki yang diwarnai dengan berbagai macam aktifitas tidak memberikan kepuasan dan nyaman bagi penggunanya karena tidak adanya elemen yang menjadikan ruang publik tersebut lebih hidup.
4. Elemen-elemen yang ada di Jalur pedestrian sama sekali mengabaikan aktifitas pengguna lainnya yang ada disekitarnya sehingga menyebabkan kebutuhan dasar manusia baik secara psikologis dan fisiologis belum dapat terpenuhi secara spasial.

V.2 Rekomendasi

Rekomendasi tersebut ditujukan kepada Pemerintah Daerah, Perencana dan perancang kota dan pengembang arsitektur yang akan meneliti lebih lanjut :

1. Rekomendasi untuk Pemerintah Daerah (Pemerintah kota Sleman).
 - Bahwa untuk membatasi adanya daerah teritori dan fungsi ruang yang jelas untuk jalur pedestrian dan setfront bangunan. Yakni jalur

pedestrian dibuat lebih tinggi lagi dari badan jalan sedangkan setfront bangunan adanya perbedaan ketinggian antara halaman bangunan dengan jalur pedestrian. Untuk itu perlu peninjauan kembali mengenai GSJ (garis sempadan jalan) dan GSMB (garis sempadan muka bangunan).

- Elemen yang berkarakter *fix* yakni pot bunga, tiang bendera & pot pancangan bendera
 - Agar lebih ditinjau lagi untuk pembagian letaknya di ruang jalan.
 - Membuat kantong parkir untuk menghindari parki diarea pedestrian atau ruang bebas jalur pedestrian.
 - Memberikan kantong ruang untuk elemen magnet yakni vegetasi, PKL serta antrian ATM sehingga ada area pengembangan didalam aktifitas statisnya (makan, duduk, serta antri).
 - Peningkatan manajemen lalu lintas sehingga terkontrol terhadap aktifitas naik turunnya penumpang dan titik pemberhentian kendaraan umum yang jelas dalam kawasan.
2. Bagi perencana dan perancang kota agar memberikan sumbangan pemikiran dalam:
- Pengembangan jalur pedestrian didalam pengadaan kantong ruang serta perlu tidaknya ruang transisi antara GSJ dan GSMB digunakan untuk kepentingan bersama.
3. Untuk mengembangkan ilmu pengetahuan perlu penelitian tentang :
- Meneliti kembali pengaruh yang menyebabkan turunnya daya dukung jalur pedestrian terhadap pengguna jalan (pejalan kaki, PKL).

DAFTAR PUSTAKA

- Ashihara, Yoshinob, Translated by Riggs, Lyne E 1983, *The Aesthetic Townscape*, The Massachusetts Institute of Technology Press, Cambridge, Massachusetts, London, England.
- Carr, Stephen, 1973, *City Sign and Lights*. Cambridge University Press, Australia.
- Departemen Pekerjaan Umum, 1987, **Produk Standar Untuk Jalan Perkotaan**, Direktorat Jenderal Bina Marga.
- Francis, Mark , 1987 *The Making of Democratic Streets*, dalam Mourdon, *Public Space for public Use*, Van Nostrand Reinhold Company , New York.
- Francis, Mark, 1995, *Public Space*, Cambridge University Press, USA.
- Hartanti, Nurhikmah Budi (1997), **Fungsi Laten Jalur Pejalan kaki di pusat kota Yogyakarta**, Studi kasus Trotoar Jalan Malioboro, Tesis MPKD UGM, Yogyakarta.
- Haryadi, B. Setiawan, 1995, **Arsitektur Lingkungan dan Perilaku Suatu Pengantar ke Teori Metodologi dan Aplikasi**, Dirjen Dikti, Depdikbud, Jakarta
- Iqbal, Muhammad, 2002, **Faktor-faktor penentu setting street furniture pada Kawasan Komersial**, Tesis S2 MDKB UGM, Yogyakarta
- Krier, Rob, 1979, *Urban Space*, Rizzoli International Publications, Inc, New York. Theory ,
- Lang, Jon, 1987, *Creating Architectural Theory, The Role Of The Behavioral Sciences in interior space*, van nostrand reinhold co, New York.
- Rutledge, Albert J, 1985, *A Visual Approach to Park Design*, John Wiley & Sons, New York , Chicester, Brisbane, Toronto, Singapore.
- Rossi, Aldo, 1982, *The Architecture of the city*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, and London, England.
- Rapoport, Amos, 1982, *The Meaning of the Built Environment*, A Nonverbal Communication Approach, Sage Publication, Beverly Hills, London, New Delhi.
- Shirvani, Hamid, 1985, *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.

UPT-PUSTAKA-UNDIP

- Trancik, Roger, 1986, *Finding Lost Space*, Theories of Urban Design, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Unterman, Richard K, 1987, *Changing Design Standards For Streets and Roads*, dalam Maudon, *Public Space For Public Use*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Whyte William H, 1980, *The Social Life of Small Urban Space*, The Conservation Foundation, Washinton D.C
- Weisman,J,1981, *Modelling Environment Behavior System*, Journal Of Man Environmental Relation.